



Bill Bryson

Historia

1927

O VARĂ
CARE A SCHIMBAT LUMEA

„A fost vreodată istoria atât de savuroasă?
Bill Bryson este un adevărat maestru al narațiunii.”
Daily Mail

POLIROM

Bill Bryson

1927

O VARĂ
CARE A SCHIMBAT LUMEA

Traducere de Ioana Aneci

POLIROM
2016



Bill Bryson, *One Summer: America, 1927*

Copyright © Bill Bryson 2013

All rights reserved

© 2016 by Editura POLIROM, pentru ediția în limba română

www.polirom.ro

Editura POLIROM

Iași, B-dul Carol I nr. 4; P.O. BOX 266, 700506

București, Splaiul Unirii nr. 6, bl. B3A, sc. 1, et. 1;

sector 4, 040031, O.P. 53

ISBN ePub: 978-973-46-6430-6

ISBN PDF: 978-973-46-6431-3

ISBN print: 978-973-46-6221-0

Coperta: Radu Răileanu

Această carte în format digital (e-book) este protejată prin copyright și este destinată exclusiv utilizării ei în scop privat pe dispozitivul de citire pe care a fost descărcată. Orice altă utilizare, incluzând împrumutul sau schimbul, reproducerea integrală sau parțială, multiplicarea, închirierea, punerea la dispoziția publică, inclusiv prin internet sau prin rețele de calculatoare, stocarea permanentă sau temporară pe dispozitive sau sisteme cu posibilitatea recuperării informației, altele decât cele pe care a fost descărcată, revânzarea sau comercializarea sub orice formă, precum și alte fapte similare săvârșite fără permisiunea scrisă a deținătorului copyrightului reprezintă o încălcare a legislației cu privire la protecția proprietății intelectuale și se pedepsesc penal și/sau civil în conformitate cu legile în vigoare.

BILL BRYSON, născut în SUA, a lucrat ca jurnalist și a fost rector al Universității Durham din Marea Britanie. La Editura Polirom, de același autor au mai apărut *Acasă. O istorie a vieții private* (2012), *De cealaltă parte a lumii. Călătorind prin Australia* (2014), *O plimbare în pădure. Redescoperind America pe cărările Munților Apalași* (2015), *Călătorii prin Europa* (2015) și *Despre toate, pe scurt. De la Big Bang la ADN* (2015).

Lui Annie, Billy și Gracie și în memoria Juliei Richardson

Prolog

Într-o seară caldă de primăvară, chiar înainte de Paștele din 1927, oamenii care locuiau în clădirile înalte din New York au avut de ce să se îngrijoreze când schelele de lemn din jurul turnului nou-nouțului Hotel Sherry-Netherland au luat foc și a devenit clar că pompierii orașului nu aveau cum să aducă apă la o înălțime așa de mare.

S-au îmbulzit o grămadă pe Fifth Avenue ca să caște gura la incendiul de o amploare cum nu mai văzuseră în oraș de mulți ani. Cu cele 38 de etaje ale sale, Hotelul Sherry-Netherland era cea mai înaltă clădire rezidențială realizată vreodată, iar schelele – ridicate pentru a finaliza construcția – înconjurau ultimele 15 niveluri, așa că toate acele lemne alimentau acum o pălălaie uriașă care înghițea întreaga parte superioară. De la distanță, clădirea semăna cu un chibrit care tocmai fusese aprins. Flăcările se vedeau de la 30 de kilometri depărtare. De aproape, scena era mult mai dramatică. Bucăți de schelărie arzînde, chiar și de 15 metri lungime, cădeau de la 150 de metri înălțime și se izbeau de străzile de dedesubt, stîrnind o ploaie de scînteii, în țipetele încîntate ale spectatorilor, și primejduind viața pompierilor care se trudeau să stingă incendiul. Tăciuni incandescenti cădeau pe acoperișurile clădirilor din jur, aprinzînd patru dintre ele. Pompierii își aținteau furtunurile către Hotelul Sherry-Netherland, dar mai mult de formă, căci jeturile de apă nu puteau ajunge mai sus de etajul al treilea sau al patrulea. Din fericire, clădirea nu era terminată, așa că nu se afla nimeni înăuntru.

În America anilor '20 oamenii erau ciudat de atrași de tot ce însemna spectacol și pînă la 10 seara se adunaseră cam o sută de mii de gură-cască – o mulțime imensă care se strînsese să fie martora unui eveniment spontan. Au trebuit să fie mobilizați șapte sute de polițiști ca să mențină ordinea. Niște martori mai cu stare, care ieșiseră să petreacă în seara aceea, s-au cazat vizavi, la Hotel Plaza, și au „încins niște chefură incendiare”, după cum a scris *The New York Times*. A venit și primarul Jimmy Walker să vadă cum stă treaba și a fost udat learcă cînd, din neatenție, a nimerit în fața unui furtun. În secunda următoare o scîndură de trei metri, cuprinsă de flăcări, s-a izbit de asfalt chiar lîngă el, așa că

primarul a urmat sfaturile de a se retrage. Incendiul a produs pagube importante la etajele superioare ale clădirii, dar, din fericire, nu s-a extins mai jos, stingându-se spre miezul nopții.

Flăcările și fumul au fost un spectacol bine-venit pentru doi tipi, Clarence Chamberlin și Bert Acosta, care zburau cu un mic avion de la 9.30 dimineața deasupra aerodromului Roosevelt din Long Island, în cerc, în încercarea de a doborî recordul pentru anduranță stabilit cu doi ani înainte de doi aviatori francezi. Pe de o parte, era o chestiune de onoare națională – America, leagănul aviației, rămăsese acum chiar și în urma celor mai mici dintre națiunile europene –, iar pe de altă parte, o confirmare a faptului că avioanele se puteau menține în aer suficient de mult timp pentru a efectua zboruri pe distanțe lungi.

Secretul acestui exercițiu, a explicat Chamberlin după aceea, era să faci avionul să parcurgă cât mai mulți kilometri jonglînd cu accelerația și carburantul astfel încît avionul să se mențină în aer „cu minimum de combustibil”, cum s-a exprimat el. Atunci cînd el și Acosta au aterizat în sfîrșit, cu puțin înainte de 1 după-amiaza, în a treia zi de zbor, practic motorul mergea pe vaporii. Zburaseră non-stop 51 de ore, 11 minute și 25 de secunde, depășind cu aproape șase ore vechiul record.

Au coborît zîmbind din avion, în ovațiile unei mulțimi imense. (În anii '20 oamenii chiar se adunau în număr foarte mare cu aproape orice ocazie.) Cei doi piloți triumfători erau epuizați și amorțiți – și extrem de însetați. După cum s-a dovedit, unul dintre membrii echipei lor de la sol, în agitația dinaintea zborului, le umpluse bidoanele cu apă cu săpun, așa că nu mai băuseră nimic de două zile. În rest, zborul a fost un succes răsunător – în așa măsură, încît a ajuns pe prima pagină a cotidianului *The New York Times* pe 15 aprilie, în Vinerea Mare. Titlul articolului care ocupa trei coloane era:

NIȘTE AVIATORI STABILESC UN RECORD, ZBURÎND 51 DE ORE;
ZI ȘI NOAPTE FĂRĂ MÎNCARE ȘI APĂ;
ATERIZEAZĂ EPUIZAȚI, DAR NERĂBDĂTORI SĂ ZBOARE PÎNĂ LA
PARIS

Zburaseră aproape 6 600 de kilometri – cu 800 de kilometri mai mult decît distanța New York – Paris. La fel de important, reușiseră să decoleze cu 375 de galoane de combustibil, o încărcătură enormă pentru vremea aceea, rulînd pe o pistă de doar 365 de metri. Totul era extrem de

încurajator pentru cei ce voiau să traverseze în zbor Atlanticul, iar în primăvara anului 1927 erau o grămadă care, ca și Chamberlin și Acosta, își doreau asta.

Ironia sorții a făcut ca evenimentul care lăsase America cu mult în urma restului lumii în domeniul aviației să fie tocmai cel care a impus-o în atâtea alte sfere: Primul Război Mondial.

Înainte de 1914, gândirea militară nu prea lua în calcul și avioanele. Forțele aeriene franceze, care aveau circa 35 de avioane, depășeau toate celelalte forțe aeriene din lume laolaltă. Germania, Marea Britanie, Italia, Rusia, Japonia și Austria nu aveau fiecare mai mult de patru avioane; Statele Unite aveau doar două. Însă, după izbucnirea războiului, comandanții militari au înțeles rapid cât de utile puteau fi avioanele – pentru a monitoriza mișcările trupelor inamice, pentru a ghida focul de artilerie și mai ales pentru a asigura o nouă direcție și un nou mod de a ucide oameni.

La început, bombele erau adesea doar niște sticle de vin umplute cu benzină sau cu kerosen, de care era atașat câte un detonator simplu, deși unii piloți mai lansau și grenade de mână, iar alții au aruncat o vreme niște săgeți special concepute și numite *flechette*, care puteau să străpungă o cască sau măcar să-i rănească și să-i consterneze pe soldații din tranșee. Ca întotdeauna când este vorba despre uciderea unor oameni, progresul tehnologic a fost rapid, iar în 1918 avioanele lansau bombe de pînă la o tonă. Numai Germania a lansat un milion de bombe – cam 27 000 de tone de explozibili – în acest război. Bombardamentele nu erau extraordinar de precise – o bombă lansată de la 3 000 de metri rareori își nimerea ținta, ratînd-o adesea chiar și cu un kilometru sau mai mult –, însă efectul psihologic creat de explozie era uriaș.

Cum bombele cîntăreau foarte mult, și avioanele care le transportau trebuiau să fie din ce în ce mai mari și mai puternice, ceea ce a stimulat și dezvoltarea unor aparate de zbor mai rapide și mai agile care să le apere ori să le atace, iar astfel au apărut celebrele lupte aeriene care au stîrnit imaginația băieților și au dat tonul aviației timp de o generație. Războiul aerian a generat o cerere insașiabilă de avioane. În patru ani, principalele patru națiuni combatante au cheltuit un miliard de dolari – o sumă uluitoare, împrumutată aproape în totalitate de la americani – pentru flotele lor aeriene. Pornind aproape de la zero, Franța a construit în patru ani o industrie aeronautică în cadrul căreia lucrau aproape 200 000 de oameni și care a produs

aproximativ 70 000 de avioane. Marea Britanie a construit 55 000 de avioane, Germania 48 000, iar Italia 20 000 – un progres bunicel, avînd în vedere că doar cu cîțiva ani înainte întreaga industrie aeronautică din lume era reprezentată de doi frați care aveau un magazin de biciclete în Ohio.

Pînă în 1914, numărul total de oameni la nivel global care se prăbușiseră cu un avion era de aproximativ o sută. Acum mureau cu miile. În primăvara anului 1917, speranța de viață a unui pilot britanic era estimată la opt zile. În total, în patru ani între 30 000 și 40 000 de aviatori au murit ori au fost răniți extrem de grav. Și la instrucție era cam la fel de riscant ca în luptă. Cel puțin 15 000 de oameni au murit ori au fost schilodiți în urma unor accidente petrecute la școlile de pilotaj. Mai ales aviatorii americani erau extrem de dezavantajați. În aprilie 1917, cînd au intrat Statele Unite în război, nimeni din domeniul militar nu văzuse vreun avion de vînătoare, darămite să-l fi pilotat. Atunci cînd exploratorul Hiram Bingham, cel care descoperise Machu Picchu, acum profesor între două vîrste la Yale, s-a oferit voluntar ca instructor, armata l-a făcut locotenent-colonel și l-a numit responsabil de întregul program, nu pentru că ar fi avut o experiență utilă – căci nu avea –, ci pur și simplu pentru că știa să piloteze un avion. Mulți piloți noi au fost instruiți de oameni care abia absolviseră și ei cursul de pilotaj.

Acum America făcea un efort uriaș, dar pînă la urmă zadarnic de a recupera decalajul din domeniul aviației; Congresul a alocat 600 de milioane de dolari pentru a crea o forță aeriană. Cum scria Bingham în memoriile sale, „atunci cînd am intrat în război, Forțele Aeriene aveau două aerodromuri mici, 48 de ofițeri, 1 330 de soldați și 225 de avioane, dintre care nici unul nu era în stare să survoleze liniile frontului. Într-un an și jumătate, Forțele Aeriene americane au ajuns să dețină 50 de aerodromuri, 20 500 de ofițeri, 175 000 de soldați și 17 000 de avioane”. Din păcate, aproape nici unul dintre aceste 17 000 de avioane nu a ajuns în Europa pentru că era nevoie de aproape toate vasele pentru transportul trupelor. Așa că, atunci cînd ajungeau pe front, aviatorii americani zburau mai ales cu avioane ca vai de ele, împrumutate de la Aliați, fiind trimiși în cea mai periculoasă formă de luptă din vremurile moderne cu o instrucție aproape egală cu zero și în hîrburile care mai erau disponibile, ca să dea piept cu niște inamici cu mult mai experimentați decît ei. Și totuși, se găseau tot timpul piloți care se ofereau voluntari, din ambele tabere. Mulți aviatori erau aproape dependenți de senzațiile tari oferite de capacitatea de a urca pînă la o altitudine de 4 000 de metri, de a zbura cu 200 de kilometri

pe oră, de a se roti, a țîșni și a plonja prin aer în confruntări pe viață și pe moarte. Vraja și fascinația exercitate de toate acestea depășesc orice închipuire a omului de astăzi. Pilotul era prototipul eroului suprem la vremea aceea.

Apoi războiul s-a sfîrșit, iar avioanele și aviatorii au devenit brusc cam inutili. America a sistat brusc comenzile de avioane în valoare de 100 de milioane de dolari și, în principiu, și-a pierdut orice interes față de zbor. Și alte națiuni au dat înapoi aproape la fel de mult. Aviatorii care doreau să zboare în continuare nu aveau prea multe opțiuni. O mare parte dintre ei, neavînd de ales, făceau cascadorii. La Paris, Galerie Lafayette, într-un moment de rătăcire, au oferit un premiu de 25 000 de franci oricui reușea să aterizeze cu un avion pe acoperișul magazinului. Nici că se putea închipui o provocare mai nesăbuită: acoperișul avea doar circa 30 de metri lungime și era mărginit de o balustradă înaltă de aproape un metru, care mărea periculos, cu mai multe grade, înclinația oricărui aparat de zbor ce ar fi încercat să aterizeze. Un pilot de bombardier care luptase în război, pe nume Jules Védrines, a hotărît totuși să facă o încercare. Védrines a poziționat pe acoperiș mai mulți oameni care să înșface aripile avionului atunci cînd avea să aterizeze. Aceștia au reușit să împiedice aparatul de zbor să se prăbușească de pe acoperiș, peste puzderia de oameni care se adunaseră jos, în Place de l'Opéra, însă pentru asta au fost nevoiți să-l îndrepte spre o construcție din cărămidă ce adăpostea mecanismele care acționau liftul magazinului. Avionul s-a făcut surcele, dar Védrines a ieșit dintre sfărîmături teafăr și nevătămat, ca un magician care făcuse un truc uluitor. Totuși, ulciorul nu merge de multe ori la apă. Trei luni mai tîrziu a murit într-un accident în timp ce încerca să zboare, ceva mai convențional, de la Paris la Roma.

Moartea lui Védrines pe un cîmp din Franța a ilustrat două aspecte problematice legate de avioane: în ciuda tuturor îmbunătățirilor care li se aduseseră în ceea ce privește viteza și manevrabilitatea, tot erau niște aparate periculoase care nu se prea descurcau pe distanțe lungi. La doar o lună după accidentul lui, marina militară a Statelor Unite a confirmat, fără să vrea, acest lucru cînd a trimis trei hidroavioane Curtiss într-o cursă înfiorător de prost gîndită, din Newfoundland pînă în Portugalia, via arhipelagul Azore. Marina militară a poziționat 66 de nave de-a lungul rutei, gata să sară în ajutorul oricărui avion care ar fi avut probleme, ceea ce sugerează că, probabil, nici organizatorii nu aveau încredere sută la sută în reușita acestui exercițiu. Și bine că și-au luat măsuri de precauție. Unul dintre avioane a

amerizat forțat și a trebuit să fie recuperat încă înainte să ajungă în Newfoundland. Celelalte două aparate de zbor s-au prăbușit încă din prima etapă a călătoriei și au trebuit să fie remorcate pînă în Azore; unul dintre ele s-a scufundat pe drum. Dintre cele trei avioane care au pornit de la linia de start, doar unul a ajuns în Portugalia – peste 11 zile. Dacă scopul acestui exercițiu ar fi fost să arate cît de nepregătite erau avioanele pentru zboruri peste ocean, ar fi avut un succes fulminant.

Traversarea oceanului fără escală părea o ambiție imposibil de realizat. Așa că, atunci cînd doi aviatori britanici au făcut exact acest lucru, în vara anului 1919, a fost o adevărată surpriză pentru toată lumea, inclusiv, se pare, pentru ei înșiși. Se numeau Jack Alcock și Arthur Whitten (Teddy) Brown și ar merita să fie mult mai celebri. Zborul lor a fost unul dintre cele mai temerare din istorie, dar, din păcate, acum nu își mai amintește nimeni de el. Și nici la vremea aceea nu prea a fost băgat în seamă.

Alcock, care avea 26 de ani, era pilotul și Brown, de 23 de ani, copilotul. Amîndoi crescuseră în Manchester, deși părinții lui Brown erau americani. Tatăl lui fusese trimis în Marea Britanie la începutul anilor 1900 ca să construiască o fabrică pentru Westinghouse, iar el se stabilise definitiv acolo, cu tot cu familie. Deși Brown nu locuise niciodată în Statele Unite, vorbea cu accent american și abia cu puțin timp în urmă renunțase la cetățenia americană. El și Alcock nu se cunoșteau prea bine – mai zburaseră doar de trei ori împreună, în iunie 1919, cînd se înghesuiseră în carlinga deschisă a unui Vickers Vimy șubred și pătrășos, în St. John's, Newfoundland, pornind pe deasupra vidului cenușiu și amenințător al Atlanticului¹.

Nu cred că au mai existat aviatori care să fi înfruntat pericole mai mari într-un aparat de zbor mai puțin stabil. Vickers Vimy era practic un zmeu celular cu motor. Ore de-a rîndul Alcock și Brown au zburat pe o vreme îngrozitoare – prin ploaie, grindină și ninsoare puternică. Fulgerele luminau norii din jurul lor și vînturile îi smuceau violent în toate părțile. O țeavă de eșapament s-a rupt, scoțînd flăcări de-a lungul învelișului de pînză al avionului, ceea ce evident că i-a alarmat. De șase ori a fost Brown nevoit să se tîrască pe aripi ca să curețe cu mîinile goale gheața care bloca prizele de aer. În restul timpului era ocupat să-i șteargă lui Alcock ochelarii de protecție, căci acesta nu își putea desprinde nici o clipă mîinile de pe manșă. Zburînd prin nori și prin ceață, s-au

dezorientat complet. Ieșind dintre nori la un moment dat, au constatat cu uimire că erau la doar 20 de metri deasupra apei și zburau *pieziș*, cu aripa perpendiculară pe suprafața apei. În unul dintre puținele intervale când Brown a putut naviga, a descoperit că își schimbaseră cumva direcția cu 180 de grade și făceau cale întoarsă spre Canada. Chiar că nu a mai existat un zbor mai înfiorător și mai improvizat decât acesta.

După 16 ore de hurducături, sub ei a apărut ca prin minune Irlanda, iar Alcock a aterizat forțat pe un câmp mocirlos. Zburaseră 3 041 de kilometri, depășind cu puțin jumătatea distanței dintre New York și Paris, însă chiar și așa era o realizare uluitoare. Au coborât teferi din avionul făcut praf, dar s-au chinuit destul de mult să facă pe cineva să priceapă ce ispravă reușiseră să înfăptuiască. Vestile despre plecarea lor din Newfoundland întârziaseră, așa că în Irlanda nu îi aștepta nimeni cu entuziasm și nerăbdare. Se pare că telegrafista din Clifden, orașelul cel mai apropiat, nu era prea pricepută, reușind să transmită doar niște mesaje scurte și cam ambigue, ceea ce a sporit și mai mult confuzia.

Când Alcock și Brown au izbutit să se întoarcă în Anglia, au fost întâmpinați ca niște eroi – li s-au decernat medalii, regele i-a făcut cavaleri –, dar în scurt timp și-au reluat viața liniștită de dinainte, iar lumea i-a dat uitării. Șase luni mai târziu, Alcock a murit într-un accident în Franța, izbindu-se cu avionul de un copac, pe ceață. Brown nu a mai zburat niciodată. În 1927, când mulți visau să traverseze în zbor Oceanul Atlantic, nu își mai amintea nimeni de numele lor.

Coincidența a făcut ca, aproape în același timp în care Alcock și Brown realizau zborul lor epocal, un afacerist din New York ce nu avea absolut nici o legătură cu aviația – în afară de faptul că îi plăceau avioanele – să facă o propunere care a transformat acest domeniu și a creat ceea ce a ajuns să fie cunoscut drept Great Atlantic Air Derby. Numele său era Raymond Orteig. Era francez la origine, dar acum dezvoltă afaceri de succes în domeniul hotelier la New York. Inspirat de isprăvile aviatorilor care luptaseră în Primul Război Mondial, Orteig a oferit un premiu de 25 000 de dolari primului aviator care zbura fără escală de la New York la Paris sau invers, în următorii cinci ani. Era o ofertă generoasă, dar suma nu avea șanse să fie încasată de nimeni, deoarece era clar că nu existau avioane care să parcurgă o asemenea distanță fără escală. Așa cum au dovedit cu mari eforturi Alcock și Brown, chiar și un zbor pe jumătate din această distanță era la limita tehnologiei și norocului.

Nimeni nu a dat curs ofertei lui Orteig, dar în 1924 el a relansat-o, iar de această dată un astfel de zbor începea să pară posibil. Dezvoltarea motoarelor răcite cu aer – singura contribuție remarcabilă a Americii la tehnologia din domeniul aviației la vremea aceea – a mărit distanța pe care o puteau parcurge avioanele și siguranța acestora. Iar în lume erau o mulțime de proiectanți și ingineri aerospațiali talentați, adesea străluciți, aproape toți lucrând sub capacitățile lor, care abia așteptau să arate ce pot face. Pentru mulți, câștigarea Premiului Orteig nu era doar cea mai mare provocare existentă la ora aceea, ci singura.

Primul care a încercat a fost marele aviator francez René Fonck, care colabora cu un imigrant de origine rusă, inginerul Igor Sikorski. Nimeni nu avea mai multă nevoie de un succes decât Sikorski. Fusese unul dintre cei mai buni proiectanți de avioane din Europa, dar în 1917 pierduse totul în Revoluția Rusă și emigrase în SUA. Acum, în 1926, la 37 de ani, își câștiga traiul predîndu-le chimie și fizică altor imigranți și construind avioane cînd mai avea ocazia.

Lui Sikorski îi plăcea ca un avion să fie echipat cu de toate – unul dintre modelele sale de dinainte de război avea inclusiv o toaletă și o „punte de promenadă” (o descriere destul de generoasă, trebuie să precizăm) –, iar avionul pe care l-a construit acum pentru traversarea Atlanticului era cel mai luxos dintre toate. Avea accesorii de piele, o canapea și scaune, instalații pentru gătit, chiar și un pat – tot ce și-ar fi putut dori un echipaj de patru oameni în termeni de confort și eleganță. Ideea era să demonstreze nu doar că Atlanticul putea fi traversat, ci și că putea fi traversat cu stil. Sikorski era susținut de un grup de investitori care își spuneau Argonauții.

Ca pilot l-au ales pe celebrul René Fonck, care luptase în război pe un bombardier. Fonck doborîse 75 de avioane germane – el susținea că erau de fapt peste 120 –, realizare cu atît mai remarcabilă cu cît nu zburase decât în ultimii doi ani de război. Pe primii doi i-a petrecut săpînd tranșee înainte de a convinge forțele aeriene franceze să-i dea o șansă să urmeze cursuri de pilotaj. Fonck se pricepea ca nimeni altul să doboare avioane inamice, dar mai ales să evite avarierea aparatului său de zbor. În toate luptele pe care le-a purtat, avionul lui Fonck a fost nimerit o singură dată de un glonț inamic. Din păcate, abilitățile și temperamentul necesare în luptă nu coincid neapărat cu cele necesare pentru a pilota cu succes un avion peste o întindere imensă și pustie de apă.

În ceea ce privește pregătirile, Fonck parcă nu era în toate mințile. Mai întîi, a insistat să pornească înainte ca

avionul să fi fost testat în mod corespunzător, spre disperarea lui Sikorski. După aceea, mai rău: l-a supraîncărcat pînă la refuz, cu combustibil de rezervă, o groază de echipamente de salvare, două tipuri de radio, haine de schimb, cadouri pentru prieteni și susținători și multă mîncare și băutură, inclusiv vinuri și șampanie. A luat la pachet inclusiv carne de broască-țestoasă, curcan și rață care să fie gătită și consumată după aterizarea în Paris, la dineul triumfal, de parcă în Franța nu găseau nimic de mîncare. După ce a fost încărcat, avionul cîntărea în total vreo 14 tone, cu mult peste greutatea pe care era proiectat – sau, probabil, capabil – s-o ridice de la sol.

Pe 20 septembrie s-a aflat vestea că doi francezi, maiorul Pierre Weiss și locotenentul Challé, zburaseră fără escală de la Paris la Bandar Abbas, în Persia (actualul Iran), pe o distanță de 5 200 de kilometri, aproape cît de la New York pînă la Paris. Încîntat de această demonstrație a superiorității înnăscute a aviatorilor francezi, Fonck a insistat să se înceapă imediat pregătirile pentru plecare.

În dimineața următoare, în fața unei mulțimi numeroase, avionul lui Sikorski – căruia, în toată graba aceea, nici nu mai apucaseră să-i dea un nume – a fost așezat în poziție de decolare și cele trei motoare argintii, uriașe au pornit. Încă din clipa în care a început să ruleze greoi pe pistă a fost evident că lucrurile nu erau deloc în regulă. În anii '20 aerodromurile erau niște simple izlazuri, iar aerodromul Roosevelt nu era nici el mai breaz. Deoarece avionul avea nevoie de o distanță mai mare de rulare pentru a decola, a trebuit să traverseze și două drumuri de țară, care nu fuseseră nivelate – ceea ce reamintea, în mod dureros, că toată operațiunea fusese organizată pe fugă. Cînd avionul lui Sikorski a săltat în viteză peste al doilea drum, o bucată din trenul de aterizare a căzut, avariind direcția stîngă, iar o roată desprinsă a sărit cît colo. Cu toate acestea, Fonck a tot accelerat, pînă ce aproape că a ajuns la viteza necesară pentru decolare. Din păcate, *aproape* nu a fost suficient. Mii de oameni și-au dus mîna la gură cînd avionul a ajuns la capătul pistei, fără să se fi desprins nici un centimetru de la sol, și s-a prăbușit stîngaci pe un rambleu de șase metri, dispărînd din raza vizuală a publicului.

Cîteva clipe, mulțimea de gură-cască a rămas încremenită într-o tăcere uluită și sinistră. Se auzea cum ciripesc păsărelele, ceea ce dădea scenei o notă de serenitate care, evident, se potrivea ca nuca-n perete cu catastrofa ce tocmai se petrecuse sub ochii lor. Apoi totul a revenit la cruda realitate odată cu o uriașă explozie, cînd s-au aprins 2 850 de galoane de combustibil de aviație, scuișînd o minge

de foc pînă la 15 metri în aer. Fonck și copilotul său, Lawrence Curtin, au reușit cumva să scape cu viață, însă ceilalți doi membri ai echipajului au ars în scaunele lor. Incidentul a îngrozit lumea aviației. Și restul lumii era îngrozită, dar în același timp voia mai mult, cu o plăcere morbidă.

Pentru Sikorski, a fost o prăbușire deopotrivă economică și emoțională. Construirea avionului costase peste 100 000 de dolari, însă finanțatorii săi nu plățiseră deocamdată decît o parte din această sumă, iar acum, că avionul se făcuse țandări, nu mai voiau să achite și restul. Pînă la urmă Sikorski avea să-și facă o nouă carieră, consacrîndu-se construcției de elicoptere, dar deocamdată această poveste cu el și Fonck, cu avionul și visurile lor era încheiată.

Pentru moment era prea tîrziu și pentru alți aviatori care ar fi aspirat la un zbor transoceanic. Din cauza condițiilor meteorologice, zborurile peste Atlanticul de Nord nu se puteau realiza în siguranță decît într-un interval de cîteva luni pe an. Acum toți trebuiau să aștepte pînă în primăvara următoare.

Și a venit primăvara. America avea trei echipe în competiție, toate cu avioane excelente și echipaje experimentate. Pînă și numele avioanelor – *Columbia*, *America*, *American Legion* – arătau măsura în care aceasta devenise o chestiune de mîndrie națională. Inițial cei mai mari sorti de izbîndă îi avea *Columbia*, monoplanul cu care Chamberlin și Acosta stabiliseră recordul pentru anduranță chiar înainte de Paște. Însă la două zile după acest zbor crucial a ieșit din fabrica de la Hasbrouck Heights, New Jersey, un avion și mai impresionant și mult mai scump. Acesta era *America*, cu trei motoare puternice și spațiu pentru un echipaj de patru persoane. Liderul echipei de pe *America* era un ofițer de marină, Richard Evelyn Byrd, de 37 de ani, un om care părea să se fi născut ca să devină erou. Un bărbat plăcut și chipeș, făcea parte din una dintre cele mai vechi și mai distinse familii americane. Aceasta se impusese în Virginia încă de pe vremea lui George Washington. Fratele lui Richard, Harry, era guvernatorul statului. Și Richard Byrd era deja un aventurier faimos în 1927. Cu un an înainte, în primăvară, fusese primul care survolase Polul Nord, împreună cu pilotul Floyd Bennett (deși, de fapt, așa cum vom vedea, au existat mult timp îndoieli cu privire la veridicitatea reușitei lui).

Acum expediția lui Byrd era de departe cel mai generos sponsorizată și cea mai autoproclamat patriotică, grație lui Rodman Wanamaker, proprietarul unui lanț de magazine din Philadelphia și New York, care a pus la bătaie 500 000 de dolari și a mai strâns bani (nu știm câți) și de la alți importanți oameni de afaceri. Prin Wanamaker, Byrd controla acum închirierea aerodromului Roosevelt, singurul din New York cu o pistă suficient de lungă pentru un avion construit ca să traverseze Atlanticul. Fără permisiunea lui Byrd, nici nu puteai visa să concurezi pentru Premiul Orteig.

Wanamaker a insistat ca operațiunea să fie exclusiv americană. Era aici o oarecare ironie, întrucât cel care proiectase avionul, un tip căpos și dificil pe nume Anthony Fokker, era olandez și chiar și aparatul de zbor fusese construit parțial în Olanda. Mai rău, deși rareori se amintește de asta, era faptul că Fokker își petrecuse anii de război în Germania, concepând avioane pentru nemți. Își luase chiar și cetățenie germană. Contribuția sa la superioritatea aeriană a germanilor era faptul că inventase un dispozitiv de sincronizare care permitea executarea focului de mitralieră printre palele elicei avionului. În mod uluitor, pînă atunci, tot ce puteau face constructorii de avioane era să blindeze elicele și să spere că gloanțele care se izbeau de acestea nu ricoșau în cabină. Alternativa era să nu se monteze mitralierele în dreptul elicei, dar asta însemna că piloții nu mai puteau să le încarce din nou ori să le repună în funcțiune cînd se blocau, ceea ce se întîmpla frecvent. Mitraliera lui Fokker le-a oferit aviatorilor germani un avantaj letal pentru o vreme, el fiind astfel răspunzător pentru mai multe victime în rîndul Aliaților decît orice alt individ. Totuși, acum insista că nu fusese niciodată de partea germanilor. „Țara mea a rămas neutră pe tot parcursul marelui conflict, iar într-un sens anume, neutru am rămas și eu”, scria în autobiografia sa de după război, *Flying Dutchman*. Nu a explicat niciodată în ce sens considera că fusese neutru, fără îndoială pentru că nu fusese neutru în nici un sens.

Byrd nu l-a suportat niciodată pe Fokker și acum, în aprilie 1927, dușmănia lor a ajuns la paroxism. Cu puțin înainte de ora 6 seara, Fokker și trei membri din echipa lui Byrd – copilotul Floyd Bennett, navigatorul George Noville și Byrd însuși – s-au îngrămădit nerăbdători în carlingă. Fokker era la manșă în acest prim zbor. Avionul a decolat lin și a zburat fără cusur, însă, cînd să aterizeze, *America*, atras de ineluctabila forță a gravitației, s-a înclinat în față și s-a prăbușit cu botul înainte. Problema era că toată greutatea se afla în partea din față și nici unul dintre cei patru nu se putea

muta spre coada avionului pentru a redistribui greutatea, deoarece un rezervor mare de combustibil bloca toată partea din mijloc a fuzelajului.

Fokker a survolat aerodromul, cântărindu-și opțiunile (sau, mai degrabă, realizând că nu are de ales), și a încercat să aterizeze cu mare băgare de seamă. Ce a urmat a devenit de îndată subiectul unei dispute încinse. Byrd susținea că Fokker a luat mâinile de pe manșă și a făcut tot posibilul să se salveze pe sine, lăsându-i pe ceilalți în voia sorții. Fokker a negat vehement. Era imposibil să sari dintr-un avion care se prăbușea, a zis el. „Poate că Byrd era surescitat și i s-o fi părut”, scria Fokker cu un sarcasm amar în autobiografia sa. S-au mai păstrat niște scurte imagini filmate ale accidentului, cam neclare, în care se vede avionul aterizând forțat, înclinându-se în față și dându-se peste cap, totul într-o mișcare continuă, ca un copil care face o tumbă. Fokker, ca toți ceilalți din avion, nu ar fi putut decât să-și adune tot curajul și să se țină bine.

În filmuleț, avionul nu pare să se fi avariat prea tare, dar în interior era un haos complet. O bucată de elice a sfîșiat cockpitul și i-a perforat pieptul lui Bennett. Rănit grav, acesta sîngera abundant. Noville, știind bine că flăcările îi uciseseră pe doi dintre oamenii lui Fonck, a lovit cu pumnii învelișul de pînză al avionului, disperat să iasă. L-a urmat Byrd, atît de furios pe Fokker – se spune –, încît nici nu a observat că avea brațul stîng rupt și că îi atîrna într-un mod nefiresc. Fokker, care a scăpat teafăr, s-a apucat să țipe la Byrd, acuzîndu-l că supraîncărcase avionul la primul zbor.

Acest episod a iscat resentimente adînci în tabăra lui Byrd, întîrziind planurile echipei cu mai multe săptămîni. Bennett a fost dus de urgență la spitalul din Hackensack, unde a rămas în stare critică în următoarele zece zile. De-acum nu mai putea face parte din echipă. Avionul a trebuit să fie reconstruit aproape în întregime – și chiar reproiectat în mare parte pentru ca greutatea să fie distribuită mai bine. Deocamdată, echipa lui Byrd ieșise din cursă.

Mai rămîneau alte două avioane americane, dar, din nefericire, soarta nu le-a surîs nici acestora. Pe 24 aprilie, la opt zile după accidentul lui Byrd, Clarence Chamberlin s-a lăsat convins să le ia la bord pe fetița de 9 ani a proprietarului *Columbiei*, Charles A. Levine, și pe fiica unui funcționar de la Camera de Comerț din Brooklyn, pentru o scurtă plimbare peste Long Island. Micile pasagere ale lui Chamberlin au avut parte de un zbor mai palpitant decît se așteptaseră, deoarece trenul de aterizare s-a dezmembrat la decolare, rămînînd fără o roată, ceea ce însemna că nu îi mai rămăsese

decît una la aterizare. Chamberlin a executat o aterizare aproape perfectă fără să fie răniți nici el, nici pasagerile sale, însă aripa a lovit solul, avionul fiind îndeajuns de avariat pentru ca planurile echipei *Columbia* să se amîne foarte mult.

Toate speranțele se îndreptau acum către doi ofițeri de marină foarte populari de la baza navală Hampton Roads din Virginia, Noel Davis și Stanton H. Wooster. Davis și Wooster erau doi aviatori inteligenți și capabili, iar avionul lor, un Keystone Pathfinder construit în Bristol, Pennsylvania, era nou-nouț și propulsat de trei motoare Wright Whirlwind. Însă ceea ce nu știau mulți era că, la livrare, avionul cîntărea cu 520 de kilograme mai mult decît ar fi trebuit. Davis și Wooster au efectuat o serie de zboruri de probă, crescînd de fiecare dată, cu prudență, cantitatea de carburant, și nu au avut nici un fel de probleme. Și-au programat ultimul zbor de încercare pe 26 aprilie, la două zile după aterizarea forțată a lui Chamberlin. De data aceasta aveau să decoleze cu rezervorul plin cu 7 700 de litri de combustibil, deci cu aproape o pătrime mai mult decît încercase avionul să ridice anterior.

Printre cei care au venit să-i încurajeze erau și tînăra soție a lui Davis, cu copilașul lor în brațe, și logodnica lui Wooster. De data aceasta avionul s-a ridicat cu greu de la sol. S-a înălțat într-un tîrziu, însă nu destul pentru a evita un șir de copaci ce mărgineau un cîmp din apropiere. Wooster a cotit înclinînd brusc aparatul de zbor, care a pierdut portanța și s-a prăbușit cu un zgomot înfiorător. Davis și Wooster au murit pe loc. Cel puțin deocamdată, America nu mai avea nici un concurent înscris în cursă.

Colac peste pupăză, lucrurile mergeau destul de bine pentru străini. În timp ce aviatorii americani își investeau toate energiile în avioane terestre, italienii considerau că hidroavioanele erau cheia succesului în viitor. Hidroavioanele aveau multe atuuri. Nu mai era nevoie de aerodromuri, căci puteau ateriza pe orice apă suficient de întinsă. Hidroavioanele puteau să traverseze oceane făcînd escale pe insule, să urmeze cursul unor rîuri pînă în inima unor continente acoperite de junglă, să oprească în comunitățile din zonele de coastă care nu aveau suficient spațiu pentru o pistă de aterizare și în general să ajungă în locuri în care avioanele convenționale nu erau capabile.

Nimeni nu a demonstrat versatilitatea și utilitatea hidroavioanelor mai bine decît aviatorul italian Francesco de Pinedo. Fiul unui avocat din Napoli, Pinedo era un om educat și se îndrepta spre o carieră frumoasă cînd și-a descoperit

pasiunea pentru zbor. Iar zborul a devenit viața lui. În 1925, însoțit de un mecanic pe nume Ernesto Campanelli, Pinedo a zburat din Italia pînă în Australia, întorcîndu-se via Japonia. Au făcut escale destul de dese, rămînînd mereu aproape de coastă, iar călătoria a durat în total șapte luni, fiind totuși vorba despre 55 000 de kilometri, o distanță uriașă oricum ai lua-o. Pinedo a devenit erou național. Benito Mussolini, care ajunsese la putere în 1922, l-a copleșit cu onoruri. Mussolini era fascinat de zborul cu avionul – de viteza și îndrăzneala pe care le implica, precum și de faptul că promitea superioritatea tehnologică. Toate aceste calități erau minunate întrucipate, după părerea lui, de napolitanul mărunțel și îndesat care a devenit emisarul său în domeniul aviației.

Revista *Time*, înființată cu patru ani în urmă și fermecată de stereotipuri, îl numea pe Pinedo în primăvara anului 1927 „un pilot de bombardier fascist și oacheș”. (În *Time* aproape toată lumea de la sud de Alpi era „oacheș”.) În realitate, Pinedo nu era tocmai oacheș și nici pilot de bombardier – în timpul războiului zburase în misiuni de recunoaștere –, însă era într-adevăr fascist convins. Cu cămașa sa neagră, părul dat cu briantină, maxilarul proeminent și obiceiul de a sta cu mâinile în șolduri, Pinedo era, într-o măsură aproape comică, întruciparea unui fascist țănoș și mulțumit de sine. Asta nu a constituit o problemă pentru nimeni atît timp cît a rămas în Europa, dar în primăvara anului 1927 a venit în America. Mai rău, a făcut asta în cel mai eroic mod cu putință.

În timp ce americanii care sperau să traverseze în zbor Atlanticul se chinuiau să-și pună la punct avioanele, Pinedo a ajuns, foarte eficient, în Statele Unite de-a lungul coastei Africii, prin Insulele Capului Verde, America de Sud și Caraibe. Era prima traversare a Atlanticului către vest cu un avion, un fapt mareț în sine, chiar dacă se făcuseră escale. Pinedo a ajuns în Statele Unite la sfîrșitul lunii martie, în New Orleans, și a început să străbată țara fără grabă, deși nu era întotdeauna bine primit.

Oamenii nu prea știau cum să-l ia. Pe de o parte, era, fără îndoială, un aviator talentat și îndreptățit la o paradă, două, acolo. Pe de altă parte, era reprezentantul unei forme de guvernămînt odioase, admirată de mulți imigranți italieni, care erau percepuți astfel drept o amenințare la adresa stilului de viață american. Într-o perioadă în care eforturile Americii în domeniul aviației se loveau numai de piedici, șirul de victorii obținute de Pinedo în toată lumea începeau să pară cam lipsite de considerație.

După New Orleans, Pinedo s-a îndreptat spre vest, către California, făcând escală la Galveston, San Antonio, Hot Springs și în alte comunități pentru a realimenta și a primi ovațiile unor mici grupuri de susținători și ale unui număr mult mai mare de simpli curioși. Pe 6 aprilie, în drum spre San Diego, unde era așteptat, a aterizat pe un lac de acumulare – Lacul Roosevelt –, în deșertul care se întinde la est de Phoenix. Chiar și în acest loc izolat s-au adunat o mulțime de curioși. În timp ce aceștia priveau plini de reverență cum era alimentat avionul, un tânăr pe nume John Thomason și-a aprins o țigară și, fără să se gândească, a aruncat chibritul în apă. Aceasta, acoperită cu un strat de ulei și combustibil pentru avion, s-a aprins cu o bufnitură care i-a făcut pe toți să se împrăstie care-ncotro. În doar câteva secunde, avionul iubit al lui Pinedo a fost înghițit de flăcări în timp ce oamenii care îl alimentau se îndepărtau înotînd, ca să-și salveze viața.

Pinedo, care lua prînzul la un hotel de pe malul lacului, a ridicat ochii din fărfurie și, în locul avionului, a văzut numai fum. Avionul a fost distrus complet de flăcări, cu excepția motorului, care s-a scufundat la 18 metri adîncime. Presa italiană, deja hipersensibilă la sentimentele antifasciste din America, a conchis că acesta era un act de sabotaj trădător. „O crimă abjectă împotriva fascismului!”, striga un titlu de ziar. „Un act odios al antifasciștilor”, răspundea altul. Ambasadorul american în Italia, Henry P. Fletcher, a turnat gaz pe foc trimițîndu-i în grabă lui Mussolini o scrisoare în care se scuza, afirmînd că incendiul fusese un „act de nebunie criminală” și promițînd că „vinovații vor fi găsiți și pedepsiți cu asprime”. Multe zile după aceea, transmitea un corespondent al revistei *Times* de la Roma, cetățenii Italiei nu prea au mai vorbit decît despre acest obstacol catastrofal ridicat în calea „eroului, supraomului, semizeului lor, de Pinedo”. Pînă la urmă, s-a calmat toată lumea și a acceptat că nu a fost decît un accident, dar suspiciunile au continuat să mocnească și, începînd din acel moment, Pinedo, echipajul și bunurile lui au fost păzite de voluntari fasciști cu mutre amenințătoare, înarmați cu pumnale și bastoane.

Pinedo i-a lăsat pe trepădușii lui să scoată motorul din lac și să-l usuce în timp ce el a plecat în est, la New York, ca să aștepte acolo livrarea altui avion pe care Mussolini i-a promis că i-l trimite din Italia fără întîrziere.

Desigur, el habar nu avea că necazurile sale, atît în viață, cît și în aer, abia începuseră.

Atenția lumii s-a îndreptat apoi spre Paris, unde, în zorii zilei de 8 mai, doi tipi cam trecuți, în niște combinezoane de zbor groase, ieșeau din clădirea administrativă a aerodromului Le Bourget în aplauzele pline de respect ale unor simpatizanți. Cei doi, căpitani Charles Nungesser și François Coli, pășeau rigid și oarecum timid. Din cauza echipamentului lor greu, care era necesar pentru că urmau să zboare 5 800 de kilometri într-un cockpit deschis, arătau straniu, ca niște copii în salopete de schi.

Mulți dintre simpatizanții lor petrecuseră toată noaptea și încă erau îmbrăcați în ținută de seară. *The New York Times* scria că scena semăna cu o petrecere în grădină. Printre cei care veniseră să-i petreacă se numărau și amicul lui Nungesser, boxerul Georges Carpentier, și șansonetistul Maurice Chevalier, cu amanta lui, o celebră cântăreață și actriță de film care își spunea, simplu – și senzual –, Mistinguett.

Nungesser și Coli erau eroi de război, iar de obicei afixau aerul calm și arogant al celor obișnuiți cu pericolele, dar în ziua aceea lucrurile stăteau puțin diferit. Coli, la 46 de ani, era o figură venerabilă: nu mulți aviatori mai apucau vârsta de 46 de ani, darămite să mai și zboare! Purta dezinvolt un monoclu negru în orbita ochiului drept, pe care îl pierduse – una dintre cele cinci răni cu care se alesese în luptă. Dar asta nu era nimic în comparație cu tendința extravagantă a lui Nungesser de a colecționa tot felul de răni. În război a fost rănit de mai multe ori ca oricine; sau, dacă o fi fost vreunul care l-a întrecut, nu s-a mai ridicat de jos. Nungesser avea așa de multe răni, încât după război le-a înșirat pe toate pe cartea lui de vizită. Printre acestea se numărau: șase fracturi de maxilar (mai exact, patru de maxilar, două de mandibulă); fractură de craniu și de palat; răni de glonț în gură și la ureche; dislocări ale încheieturii mâinii, claviculei, gleznei și genunchilor; pierderea unor dinți; o rană provocată de șrapnel la trunchi; contuzii multiple; fracturi multiple la picioare; leziuni interne multiple; și contuzii „prea numeroase ca să le mai enumăr”. De asemenea, a fost grav rănit într-un accident de mașină în care persoana ce îl însoțea a murit. Adesea era atât de distrus, încât trebuia să fie dus pe brațe de membrii echipajului până la avion și băgat cu mare grijă în cockpit. În ciuda rănilor sale, Nungesser a doborât 44 de avioane (el spunea că mult mai multe), cifră depășită printre aviatorii francezi doar de René Fonck, și a primit atâtea medalii, că zdrăgănea tot când pășea. Și pe acestea le-a înșirat pe cartea sa de vizită.

La fel ca atîția alți aviatori, și el s-a trezit cam fără rost după armistițiu. O vreme a lucrat ca gaucho în Argentina, a făcut demonstrații aviatice în America împreună cu prietenul lui, marchizul de Charette, și a jucat într-un film intitulat *Sky Raiders*, turnat pe aerodromul Roosevelt din New York, unde se adunau acum concurenții care aspirau să cîștige Premiul Orteig.

Cu șarmul său galic și pieptul plin de medalii, lui Nungesser nu îi rezista nici o femeie, iar în primăvara anului 1923, după o idilă furtunoasă, s-a logodit cu o tînără mondenă din New York care purta gloriosul nume Consuelo Hatmaker. Domnișoara Hatmaker, care nu avea decît 19 ani, era descendenta unui lung șir de femei pline de viață. Mama ei, pe numele de domnișoară Nellie Sands, era o celebră frumusețe căreia nu i-au putut face față trei soți, printre care și domnul Hatmaker – tatăl fetei –, de care Nellie s-a descotorosit printr-un divorț în 1921. Acest domn zăpăcit, dar bine intenționat nu a fost de acord cu căsătoria fiicei sale cu căpitanul Nungesser pe motivul – întemeiat, la prima vedere – că Nungesser era sărăntoc, schilod, cam mojit, nu își putea găsi de lucru decît pe timp de război și, pe deasupra, era și francez. Totuși, fosta soție a domnului Hatmaker nu era de aceeași părere cu el în această chestiune – ea nu numai că aproba această căsătorie, ci chiar a anunțat că se va cununa și ea în aceeași zi cu ultimul său amoretz, un necunoscut, căpitanul american William Waters, un tip simpatic care se pare că a stîrnit pentru scurt timp interesul lumii numai de două ori în viața lui: o dată cînd s-a însurat cu doamna Hatmaker și o dată cînd au divorțat, cîțiva ani mai tîrziu. Așa că mama și fiica s-au cununat în cadrul unei ceremonii comune la Dinard, în Bretania, nu departe de locul în care Charles Nungesser avea să-și zărească pentru ultima oară meleagurile natale, în primăvara anului 1927.

Consuelo și Charles nu au avut o căsnicie fericită. Ea a declarat răspicat de la bun început că nu vrea să locuiască în Franța, în timp ce el nu suferea să trăiască în altă parte. S-au despărțit după scurt timp și au divorțat în 1926. Însă este evident că lui Nungesser îi părea rău, pentru că le spunea prietenilor lui că poate un gest eroic l-ar readuce împreună cu seducătoarea Consuelo și cu la fel de seducătoarea ei avere. Ambițiile lui Nungesser au fost alimentate de ghinionul lui Fonck: în urma accidentului acestuia din toamna anterioară, Nungesser a reușit să-l convingă pe Pierre Levasseur, un constructor de aeronave, să-i dea un avion, pentru a spăla rușinea de pe obrazul Franței. Un premiu asigurat de un francez și cîștigat de niște aviatori francezi cu un aparat de

zbor francez avea să crească, evident, prestigiul francezilor. Coli s-a alăturat bucuros echipei ca navigator. Și-au botezat avionul *L'Oiseau Blanc – Pasărea albă* – și l-au vopsit în alb ca să fie mai ușor de depistat dacă avea cumva să se prăbușească în mare.

Decolarea de la Paris era o dovadă de vanitate patriotică ce avea să le aducă sfârșitul, după părerea multora. Asta însemna că aveau să zboare împotriva vântului, ceea ce urma să-i încetinească și să crească foarte mult consumul de carburant. Motorul era un Lorraine-Dietrich răcit cu apă, aceeași marcă folosită de Pinedo ca să ajungă în Australia, așa că avea pedigree, dar nu era un motor construit anume pentru zboruri transoceanice. Oricum, nu puteau încărca la bord carburant decât pentru circa 40 de ore de zbor, ceea ce nu le lăsa aproape nici o marjă de eroare. Nungesser părea să știe că ceea ce sperau ei să înfăptuiască era probabil imposibil. Pe 8 mai, în timp ce se învârtea pe lângă avion, le zîmbea chinuit celor veniți să-l încurajeze, părînd cu mintea aiurea. Ca să-și mai revină, a acceptat o injecție intravenoasă cu cafeină, care în mod sigur i-a sporit surescitarea.

În schimb, Coli părea cît se poate de relaxat, dar era de acord cu Nungesser că avionul era supraîncărcat și că trebuiau să-i mai ușureze povara. Au hotărît să renunțe la majoritatea rațiilor de mîncare, precum și la vestele de salvare și la barca gonflabilă. Dacă s-ar fi prăbușit, nu prea mai aveau nimic care să-i ajute să supraviețuiască în afară de un aparat care distila apa de mare, o bucată de gută cu cîrlig și cîteva alimente care formau o adunătură ciudată: trei conserve de ton și una de sardine, vreo zece banane, un kilogram de zahăr, un termos cu cafea fierbinte și niște coniac. Chiar și după ce au descărcat proviziile, avionul lor cîntărea aproape cinci tone și jumătate. Nu mai decolase niciodată pînă atunci cu o încărcătură așa de mare.

Cînd s-au încheiat pregătirile, Coli și-a îmbrățișat soția, apoi el și Nungesser le-au făcut cu mîna celor veniți să-i susțină și au urcat la bord. Au inițiat decolarea la ora 5.15 dimineata. Pista din Le Bourget era lungă de 3,2 kilometri și avea să le trebuiască aproape toată ca să se desprindă de la sol. Avionul a străbătut întinderea de iarbă cu o încetineală temătoare la început, prinzînd însă treptat viteză. La un moment dat, s-a înălțat puțin, dar s-a lăsat iarăși la sol, țopăind, și a mai rulat vreo 270 de metri pînă ce, într-un tîrziu, a reușit cu chiu, cu vai să decoleze. Inginerul-șef, care alergase pe lângă avion o bună bucată de pistă, a căzut în genunchi, izbucnind în plîns. Chiar și simpla decolare era un triumf nemaivăzut. Nici un avion înscris în cursa

transatlantică nu mai făcuse așa ceva pînă atunci. Mulțimea a izbucnit în urale. *Pasărea albă* s-a înălțat chinuitor de lent în ceața lăptoasă a văzduhului, spre apus, și s-a îndreptat către Canalul Mîneicii. Peste o oră și 27 de minute, la 6.48 dimineața, Nungesser și Coli au ajuns în dreptul falezelor calcaroase ale Normandiei, la Étretat. O escadrilă formată din patru avioane de escortă și-au înclinat aripile în semn de salut și au făcut cale-ntoarsă, iar *L'Oiseau Blanc* și-a continuat drumul singur în direcția Insulelor Britanice și a apelor reci ale Atlanticului de dincolo de ele.

Toată Franța aștepta cu sufletul la gură.

În ziua următoare a sosit vestea îmbucurătoare că aviatorii reușiseră. *Nungesser est arrivé*, anunța entuziasmat ziarul parizian *L'Intransigeant* (atît de entuziasmat, încît a pus un circumflex pe *arrivé* în loc de accent ascuțit). O publicație rivală, *Paris-Press*, cita primele cuvinte rostite de Nungesser în fața poporului american după aterizare. Conform articolului, Nungesser aterizase lin și elegant în portul New York, oprind avionul în fața Statuii Libertății (care provenea tot din Franța, după cum sublinia ziarul cu mîndrie). Odată ajunși la țarm, cei doi aviatori au fost întâmpinați de un oraș jubilent, impresionant pînă la frenezie, și au defilat pe Fifth Avenue sub o ploaie de confetti.

La Paris, vestea bună aproape că a paralizat orașul. Băteau clopotele. Trecătorii se îmbrățișau, plîngînd de bucurie, chiar dacă nu se cunoșteau. Mulțimi de oameni se adunau în jurul oricui avea în mînă un ziar. Levasseur a trimis o telegramă de felicitare. Acasă la mama lui Coli, la Marsilia, s-a desfăcut o șampanie. „Știam că băiatul meu o să reușească, pentru că mi-a spus că o să reușească”, a zis mama lui Coli, cu lacrimi de bucurie și de ușurare curgîndu-i pe obraji.

Însă curînd s-a aflat că cele două articole nu numai că transmiteau informații greșite, ci erau de-a dreptul niște născoceli. Nungesser și Coli nu ajunseseră deloc la New York. Nu se mai știa nimic de ei și existau temeri că dispăruseră pentru totdeauna.

S-a inițiat de îndată o impresionantă mobilizare de forțe ca să răscolească oceanul. Au fost trimise nave militare și vase comerciale, avînd instrucțiuni să dea dovadă de cea mai mare vigilență. Și dirijabilul militar USS *Los Angeles* a primit ordin să pornească în căutarea lor. Pachebotul *France*, care plecase din Le Havre și era în drum spre New York, a primit instrucțiuni de la guvernul francez să se abată de la cursul normal mai spre nord, în ciuda riscului de a se lovi de

aisberguri, în speranța că va da peste fuzelajul *Păsării albe* plutind pe ocean. La aerodromul Roosevelt, Rodman Wanamaker a oferit 25 000 de dolari celui ce reușea să-i găsească pe aviatorii dispăruți, morți sau vii.

Pînă la sfîrșitul zilei oamenii încă au sperat că Nungesser și Coli vor apărea triumfători dintr-o clipă în alta la orizont, dar șansele scădeau cu fiecare oră care trecea, iar vremea deja mohorîtă s-a stricat de-a binelea. Peste estul Atlanticului s-a lăsat o ceață deasă, învăluind și coasta nord-americană din Labrador pînă în statele Atlanticului mijlociu. La Ambrose Light, un far plutitor din dreptul portului New York, paznicul a relatat că mii de păsări care migrau, ca în fiecare an, spre nord se rătăciseră, așa că se refugiaseră pe fiecare centimetru pătrat al farului, formînd un tablou sinistru. La Sandy Hook, New Jersey, patru proiectoare cercetau neconținut cerul – dar în zadar, căci fasciculele lor nu puteau învinge negura de nepătruns. În Newfoundland, temperatura a scăzut vertiginos și chiar a nins puțin.

Neștiind că aviatorii renunțaseră în ultimul moment la proviziile lor de rezervă, unii comentatori remarcău că Nungesser și Coli aveau la ei suficiente alimente cît să reziste cîteva săptămîni, iar avionul lor era proiectat să plutească pe apă la nesfîrșit. (Nu era așa.) Multora le dădea speranțe faptul că în urmă cu doi ani un aviator american, comodorul John Rodgers, și trei membri ai echipajului său, care încercaseră să zboare din California pînă în Hawaii, au plutit în apele Pacificului nouă zile, timp în care lumea îi crezuse morți, fiind în cele din urmă salvați de un submarin.

Acum se zvonea că Nungesser și Coli apăruseră în diferite locuri – ba în Islanda, ba în Labrador, culeși din mare de una sau alta dintre navele aflate în trecere. Trei bărbați din Irlanda au afirmat că i-au văzut, ceea ce le-a dat speranțe unora, în timp ce alții se gîndeau că nu prea puteau pune mare bază pe aceste declarații, de vreme ce nu îi văzuseră decît trei oameni dintr-o națiune de trei milioane. 16 persoane din Newfoundland, majoritatea din Harbour Grace sau din împrejurimi, au afirmat că au auzit ori au văzut un avion, deși nici una nu a putut să-l identifice cu certitudine, iar alte relatări similare s-au înregistrat în Noua Scoție, Maine, New Hampshire și chiar mai la sud, în Port Washington, Long Island.

Un vînător canadian a adus un mesaj semnat de Nungesser, dar s-a descoperit că mesajul era plin de greșeli, iar scrisul nu semăna deloc cu cel al lui Nungesser, ci cu al vînătorului respectiv. S-au găsit și mesaje în niște sticle

aruncate în mare, care au continuat să apară pînă în 1934. Însă nici urmă de *Pasărea albă* sau de ocupanții săi.

În Franța circula zvonul că Biroul American de Meteorologie le ascunsese francezilor informații cruciale, pentru ca aviatorii americani să fie în avantaj. Myron Herrick, ambasadorul american, a trimis o telegramă la Washington în care afirma că în acel moment nu era înțelept ca aviatorii americani să încerce traversarea Atlanticului.

În ansamblu, a fost o săptămînă îngrozitoare pentru aviația franceză. În același timp cu decolarea lui Nungesser și Coli de pe Le Bourget, francezii au mai încercat un zbor ambițios – acum dat uitării de restul lumii și trecut cu vederea chiar și la vremea aceea: trei aviatori, Pierre de Saint-Roman, Hervé Mouneyres și Louis Petit, au decolat din Senegal, pe coasta vestică a Africii, îndreptîndu-se către Brazilia. La doar 200 de kilometri de coasta Braziliei, au transmis prin radio vestea bună că urmează să sosească într-o oră și ceva – cel puțin așa a relatat un corespondent al revistei *Time*. Din acel moment nu a mai auzit nimeni de ei. Nu s-au găsit niciodată rămășițele avionului.

În nouă luni, 11 oameni muriseră în încercarea de a traversa Atlanticul pe calea aerului. Abia în acest moment, cînd nimic nu mergea bine pentru nimeni, un tînăr deșirat poreclit Slim a venit din vest, anunțîndu-și intenția de a traversa oceanul de unul singur. Numele său era Charles Lindbergh.

Vara care tocmai începea avea să fie una cum nu s-a mai pomenit.

¹. Acel Vickers Vimy se află expus la Muzeul Științei din Londra, dar nu prea îl bagă nimeni în seamă. Abia la 35 de ani după zborul lui Alcock și Brown a fost ridicat un monument în cinstea lor, la aeroportul Heathrow. Cînd am citit descrierea clasică a călătoriei făcută de Graham Wallace, *The Flight of Alcock & Brown, 14-15 June 1919*, de la Biblioteca din Londra, am fost prima persoană care împrumuta cartea după 17 ani.

Mai Puștiul

„În
primăva
ra lui
'27,
ceva
strălucit
or și
străin a
traversat
cerul.”

F. Scott Fitzgerald, *My Lost City*

Capitolul 1

Cu zece zile înainte să devină atât de faimos, încât se strîngeau oameni buluc în jurul clădirilor în care se afla, iar chelnerii se băteau pentru orice cocean de porumb pe care îl lăsa în farfurie, nu auzise nimeni de Charles Lindbergh. *The New York Times* îl pomenise o dată, în contextul iminentelor zboruri peste Atlantic. Și îi scrisese numele greșit.

În 1927, știrea care a șocat tot poporul în zilele când primăvara făcea loc verii era o crimă sinistă comisă în casa modestă a unei familii din Long Island, care, întâmplător, se afla foarte aproape de aerodromul Roosevelt, unde se adunau acum aviatorii ce aspirau să realizeze un zbor transatlantic. Ziarele, cuprinse de frenezie, l-au numit „Cazul ferestrei-ghilotină”. Povestea era după cum urmează.

În toiul nopții de 20 martie 1927, pe cînd domnul și doamna Albert Snyder dormeau unul lîngă altul, dar în paturi separate, în casa lor de pe 222nd Street, aflată într-un cartier liniștit din Queens Village, unde locuiau familii din clasa de mijloc, doamna Snyder a auzit niște zgomote pe holul de la etaj. Cînd s-a dus să vadă ce era, a dat nas în nas cu o namilă de om – o „matahală”, le-a povestit ea polițiștilor – chiar în fața ușii dormitorului. Vorbea cu accent străin cu alt individ, pe care ea nu îl vedea. Pînă să se dezmeticească doamna Snyder, matahala a pus mîna pe ea și i-a tras o mamă de bătaie soră cu moartea, de a rămas lată, fără simțiri, vreo șase ore. Apoi el și complicele s-au dus lîngă patul domnului Snyder, l-au sugrumat pe bietul om cu o sîrmă de agățat tablouri și i-au zdrobit țeasta cu contragreutatea de la o fereastră-ghilotină. Aceasta a stîrnit imaginația publicului și a inspirat numele cazului. Cei doi răufăcători au răscolit apoi sertarele din toată casa și și-au luat tîlpășița cu bijuteriile doamnei Snyder, însă au lăsat un indiciu legat de identitatea lor sub forma unui ziar în limba italiană, uitat pe o masă la parter.

A doua zi *The New York Times* era fascinat, dar confuz. Pe prima pagină titra cu litere de-o șchioapă:

UN GRAFICIAN ESTE UCIS ÎN PATUL LUI;
SOȚIA LEGATĂ FEDELEȘ, CASA ÎNTOARSĂ PE DOS;

Articolul menționa că un doctor pe nume Vincent Juster de la St. Mary Immaculate Hospital o examinase pe doamna Snyder, dar nu-i găsise nici un cucui care să justifice cele șase ore în care a zăcut fără cunoștință. De fapt, nu găsise nici un fel de răni pe corpul ei. Nesigur, a sugerat că leșinul ei prelungit fusese, poate, cauzat de trauma suferită, și nu de o lovitură propriu-zisă.

Totuși, între timp, detectivii ajunseseră să fie mai degrabă bănuitori decât confuzi. În primul rînd, nu au găsit semne că s-ar fi pătruns prin efracție în casa familiei Snyder, care, oricum, era prea modestă ca să constituie ținta unor hoți de bijuterii capabili de crimă. Detectivilor li se părea curios și faptul că Albert Snyder nu se trezise deloc în timpul atacului violent care avusese loc chiar în fața ușii dormitorului. Nici fetița de 9 ani a soților Snyder, Lorraine, aflată în camera de vizavi, nu auzise nimic. Ciudat era și faptul că niște hoți care au pătruns într-o locuință și-ar lua în mod ostentativ o pauză ca să citească un ziar anarhist, l-ar lăsa grijulii pe o masă și abia apoi ar urca la etaj. Iar cel mai straniu lucru era că patul doamnei Snyder – din care se ridicase să vadă ce era cu zgomotul de pe hol – nu era deloc deranjat, ca și cum nici nu dormise în el. Ea nu a fost în stare să explice nimic din toate acestea, invocînd ca motiv faptul că fusese lovită în cap. Iar în vreme ce detectivii se străduiau să descâlcească toate aceste anomalii, unul dintre ei a ridicat într-o doară colțul saltelei de pe patul doamnei Snyder și a scos la iveală bijuteriile pe care ea le declarase furate.

În momentul acela, toți și-au întors capetele spre doamna Snyder. Ea le-a susținut privirile șovăielnic, apoi a clacat și a mărturisit că ea a comis crima – însă a dat vina pe o brută pe nume Judd Gray, amantul ei secret. Doamna Snyder a fost arestată, poliția a început să-l caute pe Judd Gray, iar americanii care obișnuiau să citească ziare aveau să fie cuprinși de o frenezie ieșită din comun.

Anii '20 au fost o perioadă minunată pentru lectură – e foarte posibil să fi fost deceniul de vîrf al lecturii în viața americanilor. Curînd cititul avea să fie înlocuit de distracțiile pasive oferite de radio, dar deocamdată rămînea pentru majoritatea oamenilor principala metodă de a-și umple timpul liber. În fiecare an, editurile americane tipăreau 110 milioane de cărți, peste zece mii de titluri, dublu față de deceniul anterior. Pentru cei care se simțeau descurajați de această abundență de posibilități literare, tocmai apăruse un

fenomen foarte util, cercul de lectură. Book-of-the-Month Club a fost înființat în 1926, fiind urmat peste un an de Literary Guild. Amîndouă au avut succes din start. Scriitorii erau venerați cum astăzi nu mai pare a fi posibil. Atunci cînd Sinclair Lewis s-a întors acasă în Minnesota ca să lucreze la romanul său *Elmer Gantry* (publicat în primăvara anului 1927), veneau oameni și de la cîțiva kilometri numai ca să se uite la el.

Era și epoca de glorie a revistelor. Veniturile din publicitate au crescut cu 500% în acest deceniu, cînd și-au făcut intrarea în scenă o mulțime de publicații importante: *The Reader's Digest* în 1922, *Time* în 1923, *The American Mercury* și *The Smart Set* în 1924, *The New Yorker* în 1925. *Time* a fost poate cea mai influentă din start. Fondată de doi foști colegi la Yale, Henry Luce și Briton Hadden, era foarte populară, dar plină de erori. De pildă, scria despre Charles Nungesser că-și „pierduse un braț, un picior și o bărbie” în timpul războiului, ceea ce nu era numai inexact sub toate aspectele, ci de-a dreptul evident, căci se putea vedea zi de zi în fotografiile publicate de ziare că Nungesser avea toate membrele intacte, plus o bărbie de toată frumusețea. Toată lumea știa că *Time* avea tendința să repete cu religiozitate anumite cuvinte – *oacheș*, *sprinten*, *cu ochi sfredelitori* – și neologisme inventate, precum *cinemaniac* și *cinemactriță*. Îi mai plăcea la nebunie și să folosească expresii bizare, distorsionate – de exemplu, „la țanc” devenea, fără nici o jenă, „spre țanc”. Și mai ales avea o ciudată slăbiciune germanică pentru inversarea topicii firești și înghesuirea cît mai multor substantive, adjective și adverbe într-o propoziție pînă să adauge și un verb – sau, așa cum spunea Wolcott Gibbs într-un celebru portret al lui Luce publicat în *The New Yorker*, „de la coadă la cap parcă erau scrise propozițiile, de te zăpăceau cu totul”. Deși se dădeau mari că se țin în pas cu moda, Luce și Hadden erau extrem de conservatori. De pildă, nu ar fi angajat în ruptul capului vreo femeie pe alt post decît de secretară sau asistentă.

Mai presus de toate, anii '20 au fost epoca de aur a ziarelor. În acest deceniu vânzările au crescut cam cu o cincime, atingînd 36 de milioane de exemplare pe zi – sau 1,4 ziare pe familie. Numai în New York City se publicau 12 cotidiene, iar aproape toate celelalte orașe mari aveau măcar vreo două-trei. Mai mult decît atît, în numeroase orașe cititorii puteau afla știrile dintr-un nou tip de publicație, revoluționar, care a schimbat complet așteptările oamenilor legat de ceea ce ar trebui să fie știrile cotidiene – tabloidul. Tabloidele se axau pe infracțiuni, sport și cancanuri despre

celebrități, conferind acestor trei subiecte o importanță de care nu se mai bucuraseră niciodată pînă atunci. Un studiu realizat în 1927 arăta că tabloidele alocau între un sfert și o treime din spațiu articolelor despre infracțiuni, pînă la zece ori mai mult decît ziarele serioase. Datorită influenței lor uciderea discretă, deși neglijentă a unui individ ca Albert Snyder a putut deveni o știre națională.

Tabloidul, atît ca format, cît și ca modalitate de despicare a firului în patru pînă se obținea o știre de senzație, exista în Anglia de un sfert de secol, însă nimeni nu se gîndise să încerce să publice așa ceva în Statele Unite pînă ce doi membri mai tineri ai familiei care publica *Chicago Tribune*, Robert R. McCormick și vărul său Joseph Patterson, au văzut ziarul londonez *Daily Mirror* în timpul Primului Război Mondial, cînd erau staționați în Anglia, și s-au hotărît să publice ceva similar și la ei în țară după terminarea războiului. Așa a apărut *Illustrated Daily News*, lansat la New York în iunie 1919, la prețul de doi cenți bucata. Conceptul nu a avut succes din prima – la un moment dat tirajul a scăzut la 11 000 de exemplare –, dar treptat *Daily News* și-a cîștigat un public fidel și pe la mijlocul anilor '20 era de departe cel mai bine vîndut ziar din țară, cu un tiraj de un milion de exemplare, mai mult decît dublu față de *The New York Times*.

Inevitabil, un asemenea succes i-a făcut și pe alții să-i calce pe urme. Mai întîi a apărut *New York Daily Mirror*, lansat de William Randolph Hearst în iunie 1924, urmat după trei luni de fascinant de abominabilul *Evening Graphic*. Acesta era creația lui Bernarr Macfadden, un afacerist excentric, cu o claie de păr ciufulit, care își începuse viața cît se poate de prozaic la o fermă din Missouri cu vreo 50 de ani înainte, pe vremea cînd îl chema Bernard MacFadden. Macfadden, cum își spunea acum, era un om cu convingeri puternice și neobișnuite. Nu suferea doctorii, avocații sau hainele. Era extrem de devotat body buildingului, alimentației vegetariene, drepturilor navetiștilor la un serviciu feroviar decent – și îi cam plăcea să se dezbrace. El și soția lui îi lăsau adesea cu gura căscată pe vecinii lor din Englewood, New Jersey – printre care se număra și Dwight Morrow, un personaj destul de important în povestea noastră, după cum vom vedea –, făcînd exerciții fizice în pielea goală pe gazon. Macfadden era atît de devotat unui stil de viață sănătos, încît, atunci cînd una dintre fiicele sale a murit din cauza unei afecțiuni cardiace, el a afirmat: „Mai bine că a murit. M-ar fi făcut de rușine”. Pe la 80 și ceva de ani îl vedeai la plimbare prin Manhattan, cărînd în spate o geantă

plină cu vreo 20 de kilograme de nisip, ca să se mențină în formă. A murit la vârsta de 87 de ani.

Ca om de afaceri, se pare că și-a ghidat viața după mottoul: când vine vorba de a vinde ceva publicului, nici o idee nu e prea proastă. A strâns avere din trei surse. În primul rând, a inventat o pseudoștiință numită fizicultopatie, care presupunea respectarea cu strictețe a principiilor vegetarianismului și a întăririi forței fizice prin body building, cu experimentarea nudismului pentru cei mai curajoși. Mișcarea a dat naștere unei serii de centre de sănătate și de publicații aferente, care au avut mare succes. În 1919, pornind de la acestea din urmă, Macfadden a născocit ceva și mai și: revista cu povești adevărate. *True Story*, nava-amiral a afacerilor sale în acest domeniu, se vindea curînd într-un tiraj de 2,2 milioane de exemplare pe lună. Toate poveștile publicate în *True Story* erau sincere și picante, cu „un iz frivol de excitație sexuală”, după cum spunea un observator încîntat. Mîndru nevoie mare, Macfadden se lăuda că nici măcar un cuvîntel din *True Story* nu era născocit. Această afirmație i-a adus oarece neplăceri pe plan financiar atunci cînd o poveste publicată în 1927 sub titlul „Sărutul revelator”, care se petrecea în Scranton, Pennsylvania, s-a întîmplat, din nefericire, să includă numele a opt cetățeni respectabili ai acestui frumos oraș. Aceștia l-au dat în judecată, iar Macfadden a fost silit să recunoască faptul că poveștile din *True Stories* nu erau deloc adevărate – și nici nu fuseseră vreodată.

Cînd au ajuns la modă tabloidele, Macfadden a lansat *Graphic*. Trăsătura sa distinctivă era că nu avea absolut nici o legătură cu adevărul și – adesea – nici măcar cu vreo realitate verosimilă. Publica interviuri imaginare cu oameni cu care nu avusese contact niciodată și articole semnate de personaje care în mod sigur nu ar fi avut cum să le scrie. În 1926, cînd a murit Rudolph Valentino, a publicat o serie de articole semnate de el de dincolo de mormînt. *Graphic* a devenit faimos pentru o formă de ilustrare, invenție proprie, pe care o numea „compozografie” și în care fețele unor personaje importante erau lipite pe corpurile unor manechine aranjate în anumite poziții și în anumite decoruri menite să creeze scene izbitoare. Cea mai celebră dintre aceste creații vizuale a apărut tot în 1927, în timpul procedurii de anulare a căsătoriei lui Edward W. „Daddy” Browning cu tînăra și uluitor de ușuratică lui soție, alintată de toți Peaches, cînd *Graphic* a publicat o fotografie care o înfățișa (fără să încerce să convingă pe cineva că poza ar fi reală) pe Peaches goală în boxa martorilor. În ziua aceea *Graphic* a vîndut cu 250 000

de exemplare mai mult decât de obicei. *The New Yorker* a declarat că *Graphic* era „o pecingine grotescă”, dar era o pecingine cu un succes fenomenal. În 1927, se apropia de un tiraj de 600 000 de exemplare.

Pentru ziarele convenționale, aceste cifre erau o problemă serioasă și îngrijorătoare. Reacția majorității a fost să se tabloidizeze și ele în mod vădit, măcar în spirit, dacă nu și ca prezentare. Chiar și *The New York Times*, deși se încăpățâna în continuare să rămână sobru și cenușiu, a găsit spațiu pentru o mulțime de articole picante în acest deceniu, scrise într-un stil adesea la fel de febril. Așa că acum, când a apărut o crimă precum cea care l-a avut ca victimă pe Albert Snyder, toate ziarele au acoperit subiectul cu frenezie.

Nu mai conta că făptașii dăduseră dovadă de o ineptie uluitoare – în așa măsură, încât scriitorul și jurnalistul Damon Runyon l-a botezat „Cazul tâmpiților” – și că nu erau nici cine știe ce frumuseți, nici nu aveau prea multă imaginație. Ajungea că acest caz implica dorințe carnale, infidelitate, o femeie fără inimă și o contragreutate de la fereastra-ghilotină. Asta vindea ziarele. Despre cazul Snyder-Gray s-a scris mai mult decât despre orice altă crimă din acea perioadă, nefiind întrecut în cele din urmă decât de procesul lui Bruno Hauptmann pentru răpirea copilului lui Charles Lindbergh în 1935. Dar, în ceea ce privește efectul asupra culturii pop, nici măcar această răpire nu l-a eclipsat.

Procesele din America anilor '20 erau adesea uluitor de expeditiv. Gray și Snyder au fost trimiși în judecată și puși sub acuzare de un mare juriu la nici o lună de la arestarea lor. În tribunalul din Queens, o clădire de o măreție clasică din Long Island City, era o atmosferă de carnaval. 130 de ziare din toată țara și chiar și din Norvegia au trimis reporteri la fața locului. Western Union a instalat cea mai mare centrală telefonică pe care o construisese vreodată – mai mare decât cele folosite pentru convențiile de nominalizare a candidatului la președinție sau pentru campionatul anual de baseball. Lângă tribunal s-au instalat bufete ambulante de-a lungul bordurii și la vânzătorii de suvenire găseai ace de cravată în formă de contragreutate pentru fereastra-ghilotină, la zece cenți bucata. În fiecare zi se adunau o grămadă de oameni, sperând să mai prindă un loc în sala de judecată. Cei care nu reușeau păreau că se mulțumesc să stea afară, în picioare, și să se uite țintă la clădirea tribunalului, știind că înăuntru se decid lucruri importante, deși ei nu vedeau și nu auzeau nimic. Treceau pe acolo și bogătași și vedete mondene, printre care marchiza de Queensberry și soția unui judecător de la Curtea Supremă. În fiecare zi, norocoșilor care prindeau locuri pe scaune li se

permitea la sfârșit să vină mai aproape, ca să vadă cu ochii lor veneratele probe ale acestui caz – contragreutatea, sîrma și sticla de cloroform folosite pentru a comite nelegiuirea. *News* și *Mirror* publicau zilnic chiar și cîte opt articole despre proces. Dacă în ziua respectivă ieșeau la iveală informații senzaționale – de pildă, că în noaptea crimei Ruth Snyder îl întâmpinase pe Judd Gray într-un chimonou roșu ca sîngele –, erau trimise în grabă la tipar ediții speciale, de parcă tocmai se declarase război. Pentru cei care își pierdeau răbdarea să citească sau care erau prea copleșiți ca să se concentreze asupra cuvintelor, *Mirror* a publicat 160 de fotografii, scheme și alte ilustrații în cele trei săptămîni cît a durat procesul, iar *Daily News* aproape 200. Pentru scurt timp, printre avocații lui Gray s-a numărat și un anume Edward Reilly, care mai tîrziu avea să cîștige notorietate apărîndu-l pe Bruno Hauptmann în procesul intentat acestuia pentru răpirea copilului lui Lindbergh, însă Reilly, un bețiv incurabil, a fost concediat ori și-a dat demisia la scurt timp după ce a început procesul.

Timp de trei săptămîni, jurații, reporterii și publicul au ascultat zi de zi, fascinați, descrierea tragicei curbe a căderii mortale a lui Snyder. Povestea începuse cu zece ani înainte, cînd Snyder, singuraticul grafician cu început de chelie de la revista *Motor Boating*, se înamorasese de o secretară voioasă și cam prostuță pe nume Ruth Brown. Era cu 13 ani mai tînără și nu îi plăcea de el în mod deosebit, dar, după ce au ieșit de vreo trei-patru ori împreună, cînd el i-a oferit un inel de logodnă cu o piatră cît nuca, fata a cedat. „Pur și simplu nu am putut renunța la inelul ăla”, i-a explicat ea neajutorată unei prietene.

La patru luni după ce s-au cunoscut, erau deja căsătoriți și locuiau împreună în casa lui din Queens Village. Fericirea lor conjugală a durat puțin chiar și în comparație cu cele mai dezastruoase căsnicii. Snyder tînjea după o viață domestică tihnită. Ruth – căreia apropiații îi spuneau Tommy – voia lumini strălucitoare și veselie. Și-a ieșit din fire cînd el a refuzat să dea jos de pe perete fotografiile unei foste iubite. Nici nu trecuseră două zile de la nuntă cînd i-a spus că nici măcar nu îi plăcea de el. Și uite-așa au început cei zece ani de căsnicie lipsită de dragoste.

Ruth a început să iasă în oraș singură. În 1925, într-o cafenea din Manhattan, l-a cunoscut pe Judd Gray, un comis-voiajor care lucra pentru firma de corsete Bien Jolie, și au devenit amanți. Gray nu prea era genul personajului negativ. Avea niște ochelari care îl făceau să semene cu o bufniță, cîntărea doar 55 de kilograme și îi spunea lui Ruth „Mami”.

Cînd nu se destrăbăla cu o femeie măritată, preda la școala de duminică și cînta în corul bisericii, strîngea fonduri pentru Crucea Roșie și avea o căsnicie fericită, plus o fiică de zece ani.

Tot mai nesatisfăcută de căsnicia ei, Ruth și-a convins soțiorul, care nu bănuia nimic, să-și facă o asigurare de viață cu o primă de aproape 100 000 de dolari pentru cazul în care ar fi avut parte de o moarte violentă, după care femeia s-a încăpățînat să facă tot posibilul ca să se întîmple exact asta. I-a pus otravă în whisky-ul de seară și l-a amestecat cu *mousse*-ul de prune (amănunt întors pe toate părțile de reporteri). Cînd a văzut că asta nu îi vine de hac, a mai adăugat și niște somnifere pisate, i-a dat niște pastile de clorură de mercur sub pretextul că aveau să-i facă bine și a încercat chiar și să-l gazeze, însă candidul domn Snyder s-a dovedit a fi îndărătnic de indestructibil. Disperată, Ruth a apelat la Judd Gray. Împreună au pus la cale – după părerea lor – crima perfectă. Gray a luat un tren pînă la Syracuse și s-a cazat la hotelul Onondaga, asigurîndu-se că este văzut de mai multe persoane, apoi a plecat pe furiș, întorcîndu-se în oraș. A aranjat cu un prieten ca, în timp ce el era plecat, acesta să se ducă în camera lui de hotel, să răvășească patul și să dea impresia că stătuse cineva acolo. I-a lăsat acestui amic și niște scrisori pe care el să le pună la poștă după plecarea lui. Avînd astfel un alibi solid, Gray s-a dus în Queens Village și, în toiul nopții, s-a înființat la ușa familiei Snyder. Ruth, care îl aștepta în bucătărie, îmbrăcată cu chimonoul stacojiu care avea să devină curînd celebru, l-a primit în casă. Planul era ca Gray să se strecoare în dormitorul conjugal și să-i zdrobească țeasta lui Snyder cu o contragreutate de la fereastră-ghilotină pe care Ruth o lăsase pe comodă special pentru asta. Însă lucrurile nu prea au mers conform planului. Gray l-a lovit prima dată timid, așa, de probă, reușind doar să-și trezească victima. Dînd cu ochii, zăpăcit, de omulețul necunoscut aplecat deasupra lui care îl lovea cu nu știu ce obiect contondent, lui Snyder i-a sărit imediat somnul și, țipînd de durere, l-a înșfăcat pe Gray de cravată, sugrumîndu-l.

„Mami, Mami, pentru numele lui Dumnezeu, ajută-mă!”, se chinuia Gray să strige cu voce răgușită.

Ruth Snyder a înhățat contragreutatea din mîna amantului ei care se zbătea și și-a izbit cu sete soțul în țeastă, ameteîndu-l. Apoi ea și Gray i-au pus la nas cloroform și l-au strangulat cu sîrma de agățat tablouri, pe care tot ea o pregătise. După aceea au răvășit sertarele și dulapurile din toată casa, ca să „aranjeze” locul în așa fel încît să pară că era

vorba despre un jaf. Aparent, nici unuia dintre ei nu i-a trecut prin cap să lase impresia că Ruth dormise în patul ei. Gray i-a legat – nu foarte strâns – gleznele și mâinile lui Ruth și a așezat-o confortabil pe podea. Iar cea mai isteasă chestie – după părerea lui – a fost să lase ziarul italian pe o masă de la parter, pentru ca poliția să tragă concluzia că intrușii erau niște străini subversivi, ceva gen Sacco și Vanzetti, notorii anarhiști care își așteptau atunci execuția în Massachusetts. După ce totul a fost pus la punct, Gray a sărutat-o pe Ruth, apoi a luat un taxi pînă în oraș și s-a întors cu trenul la Syracuse.

Gray era convins că, și în eventualitatea în care ar fi ajuns să fie suspectat, poliția nu ar fi avut cum să dovedească nimic, pentru că alibiul său îl plasa la 500 de kilometri depărtare, în Syracuse. Din păcate, și-a amintit de el un taximetrist din Long Island căruia îi lăsase un bacșiș de cinci cenți la o cursă de 3,50 dolari – chiar și la valoarea din anii '20 cinci cenți cam erau semn de cărpănoșenie – și care acum abia aștepta să depună mărturie împotriva lui. Gray a fost găsit la hotelul Onondaga, unde s-a prefăcut uimit că era suspectat de poliție. „Păi, de ce, că doar nu am primit nici o amendă pentru că am depășit viteza?”, a zis el, declarînd cu aplomb că poate demonstra că a stat în hotel tot weekendul. Din nefericire, ca să nu spun în mod surprinzător, aruncase în coșul de gunoi biletul de tren. Cînd un polițist l-a scos de acolo și l-a luat pe Gray la întrebări, acesta a mărturisit imediat totul. Aflînd că doamna Snyder îl învinovăța pe el pentru tot, a insistat cu ardoare că de fapt ea pusese totul la cale și îl șantajase că, dacă nu cooperează, îi spune iubitoarei lui neveste că a înșelat-o. Clar, el și doamna Snyder rupseseră prietenia.

Interesul față de acest proces era atît de mare, încît nu a fost omis nici un aspect al cazului, oricît de nesemnificativ ar fi fost. Cititorii au aflat că în fiecare seară, cînd judecătorul Townsend Scudder se întorcea acasă, în Long Island, era întîmpinat – și, probabil, de-a dreptul copleșit – de cei 125 de cîini ai săi, pe care îi hrănea cu mîna lui. Altcineva a observat – și a relatat solemn – că suma vîrstelor juraților era fix 500. Unul dintre avocații lui Ruth Snyder, Dana Wallace, merita o atenție specială pentru că era fiul proprietarului lui *Mary Celeste*, brigantina care fusese descoperită plutind la întîmplare în Atlantic în 1872, fără nici urmă de echipaj. Un jurnalist pe nume Silas Bent a măsurat cu grijă spațiul alocat de ziare și a descoperit că despre procesul Snyder-Gray s-a scris mai mult decît despre scufundarea *Titanicului*. Au făcut

analize și comentarii și un grup de observatori celebri, printre care și autoarea de romane polițiste Mary Roberts Rinehart, dramaturgul Ben Hecht, regizorul D.W. Griffith, actrița Mae West și istoricul Will Durant, al cărui volum *Story of Philosophy* era pe atunci un bestseller fenomenal, cu toate că, evident, asta nu avea nici o relevanță pentru procesul unor criminali din Long Island. Din acest grup făcea parte, oarecum nejustificat, și un magician care își spunea Thurston. Se crea și o notă de moralitate prin prezența a trei cunoscuți predicatori: Billy Sunday, Aimee Semple McPherson și John Roach Straton. Era bine-cunoscut faptul că Straton ura aproape totul – „jocurile de cărți, cocteilurile, pudelii, jazzul, teatrul, rochiile decoltate, divorțul, romanele, încăperile neaerisite, pe Clarence Darrow, mîncatul în exces, Muzeul de Istorie Naturală, evoluția, influența companiei Standard Oil în cadrul Bisericii Baptiste, campionatele de box, viața privată a actorilor, nudurile în artă, bridge-ul, modernismul și cursele de ogari”, conform unei descrieri subiective de la acea vreme. Acum îi adăuga bucuros pe listă și pe Ruth Snyder și Judd Gray; din punctul lui de vedere, cu cît erau executați mai repede, cu atît mai bine. McPherson, mai moderată, spunea rugăciuni, sperînd că Dumnezeu îi va învăța pe tinerii de pretutindeni să gîndească astfel: „Eu vreau o soție care să semene cu mama – nu o ispită focoasă”.

Criticul Edmund Wilson se întreba într-un eseu de ce o crimă atît de anostă și lipsită de imaginație a atras atîta atenție, fără să se gîndească nici o clipă că se putea pune aceeași întrebare și legat de eseul lui. Pentru el era în mare măsură încă un „clișeu” – o „femeie nemiloasă și ambițioasă care își ține bărbatul sub papuc”. Aproape toată lumea credea că Ruth Snyder era singura vinovată și că ea îl îmbrobodise pe pămălăul de Judd Gray. Acesta a primit atîtea scrisori, aproape toate solidare, încît au umplut două celule din închisoarea din Queens.

Ziarele s-au dat peste cap s-o portretizeze pe Ruth Snyder ca pe o seducătoare abjectă. „Părul ei blond natural avea onduleuri perfecte”, scria acuzator un observator, de parcă și numai acest simplu aspect confirma vinovăția ei. *Mirror* a poreclit-o „cruda femeie de marmură”. În rest era numită „șerpoaica cu chip de om”, „femeia de gheață” și un jurnalist pe care l-a luat valul i-a spus chiar „vampiroaica suedezo-norvegiană”. Aproape toate articolele se legau de frumusețea răpitoare a lui Ruth Snyder, însă jurnaliștii fie aveau halucinații, fie erau excesiv de îngăduitori. În 1927, Ruth Snyder avea 36 de ani, era plinuță, trasă la față și cam trecută. Avea tenul pătat și o mutră încruntată. Comentatorii

mai cinstiți se îndoiau că fusese vreodată o femeie atrăgătoare. Un reporter de la *The New Yorker* sugera: „Nimeni nu a analizat pînă acum în mod satisfăcător interesul stîrnit de Ruth Snyder... Șarmul ei irezistibil nu este perceput decît de Judd Gray”. Acesta, cu ochelarii lui rotunzi și masivi, emana un aer neverosimil, de profesor înțelept, și, cu toate că avea numai 35 de ani, părea mult mai în vîrstă. În fotografii avea mereu o expresie surprinsă, de parcă nu îi venea să creadă în ce bucluc intrase.

Pe vremea aceea nimeni nu prea putea spune de ce cazul Snyder a atras atît de multă atenție, iar astăzi nici atît. În anul acela au mai fost comise o mulțime de crime și mai și care ar fi putut să suscite interes, chiar și în New York. De pildă, cazul asigurării din Golful Gravesend, după cum l-au botezat ziarele, în care un individ pe nume Benny Goldstein a pus la cale să-și însceneze moartea, creînd impresia că s-ar fi înecat în Golful Gravesend, Brooklyn, pentru ca prietenul său Joe Lefkowitz să poată încasa cei 75 000 de dolari cît valora polița de asigurare semnată de Goldstein, bani pe care aveau apoi să-i împartă între ei. Lefkowitz a făcut însă o schimbare de plan crucială: în loc să-l ducă pe Goldstein pe o plajă din New Jersey, așa cum se înțeleseseră, l-a aruncat din barcă în mijlocul golfului. Cum Goldstein nu știa să înoate, evident că s-a înecat, iar Lefkowitz s-a ales cu toți banii, deși nu avea să se bucure prea mult de ei pentru că în scurt timp a fost prins și condamnat.

Cazul Snyder, în schimb, era stîngaci și banal și nici măcar nu promitea că vor apărea cine știe ce dezvăluiri în sala de judecată, pentru că ambii acuzați mărturisiseră deja totul. Și totuși, a ajuns să fie numit, fără nici o exagerare, „crima secolului” și a exercitat o influență extraordinară asupra pop-culturii, în special asupra Hollywoodului, a Broadway-ului și a literaturii senzaționaliste de larg consum. Producătorul de film Adolph Zukor a lansat un film intitulat *The Woman Who Needed Killing* (titlul a mai fost atenuat ulterior), iar jurnalista Sophie Treadwell, care relatase despre proces în *Herald Tribune*, a scris o piesă de teatru numită *Machinal*, ce a fost apreciată atît de critici, cît și de public. (Rolul lui Judd Gray în producția lui Treadwell a fost jucat de o tînră speranță pe nume Clark Gable.) Scriitorul James M. Cain a fost atît de fascinat de acest caz, încît l-a folosit ca principal mecanism narativ în *două* dintre cărțile sale: *Poștașul sună întotdeauna de două ori* și *Asigurare de moarte*. În 1944 Billy Wilder a regizat magistrala ecranizare cu același titlu a acestui din urmă roman, avîndu-i în rolurile principale pe Fred MacMurray și Barbara Stanwyck. Acesta

este filmul noir paradigmatic, devenind astfel șablonul care a stat la baza unei întregi generații de melodrame hollywoodiene. Filmul *Asigurare de moarte* este de fapt cazul Snyder-Gray, însă cu dialoguri mai alerte și oameni mai atrăgători.

Uciderea bietului Albert Snyder mai avea ceva ieșit din comun: făptașii au fost prinși. Asta nu se întâmpla prea des în America anilor '20. În New York s-au înregistrat 372 de crime în 1927; în 115 dintre aceste cazuri nu a fost arestat nimeni. Atunci când se mai făceau arestări, rata condamnărilor era sub 20%. La nivel național, potrivit unui raport al Metropolitan Life Insurance Company – și este demn de remarcat faptul că evidențele cele mai precise erau ținute de asigurători, nu de autoritățile de poliție –, două treimi dintre crimele comise în America au rămas nesoluționate în 1927. În unele localități nu s-a atins nici măcar acest procent extrem de nesatisfăcător. În mod obișnuit, în Chicago se comiteau între 450 și 500 de crime pe an, nefiind rezolvate nici măcar un sfert dintre ele. În ansamblu, nouă din zece infracțiuni grave comise în America rămâneau nepedepsite, potrivit acestui raport. Cam o crimă din o sută se finaliza cu o execuție. Așa încât, dacă Ruth Snyder și Judd Gray au fost acuzați, condamnați și în cele din urmă executați, înseamnă că erau într-adevăr de o ineptie cu totul ieșită din comun. Și chiar așa erau.

Pe 9 mai, spre seară, avocații își încheiau cuvântul pe fond și cei 12 membri ai juriului – exclusiv bărbați, pentru că femeile nu aveau voie să audieze cazuri de crimă în statul New York în 1927 – au fost trimiși să delibereze. După o oră și 40 de minute jurații s-au întors cu verdictul: ambii acuzați erau vinovați de crimă cu premeditare. Ruth Snyder a izbucnit într-un plîns amar în scaunul ei. Judd Gray, roșu la față, se holba la juriu, dar fără dușmănie. Judecătorul Scudder a stabilit ziua de luni pentru pronunțarea sentinței, deși era doar o formalitate. Cei condamnați pentru crimă cu premeditare erau executați prin electrocutare.

Întâmplarea a făcut ca, tocmai când cazul Snyder-Gray se apropia de inevitabilul sfârșit, să înceapă altă poveste, și mai extraordinară. La trei zile după încheierea procesului, la doar o aruncătură de băț, un avion argintiu pe nume *Spirit of St. Louis* a survolat Long Island dinspre vest și a aterizat pe aerodromul Curtiss, chiar lângă Roosevelt. Din el a coborât un tânăr zîmbitor din Minnesota despre care nu se știa aproape nimic.

Charles Lindbergh avea 25 de ani, dar părea de 18. Avea 1,87 metri înălțime și cântărea 58 de kilograme. Avea un stil

de viață aproape absurd de sănătos. Nu fuma și nu bea – nici măcar cafea sau cola – și nu ieșise niciodată cu o fată la întâlnire. Avea un simț al umorului cam sinistru, plăcându-i la nebunie farsele care frizau cruzimea. Odată, într-o zi toridă, a umplut bidonul de apă al unui prieten cu kerosen, după care a stat și s-a uitat hlizindu-se la amicul lui care dădea pe gît o dușcă serioasă. Prietenul a ajuns la spital. Principala lui realizare era că reușise să se parașuteze din mai multe avioane care se prăbușeau decît orice alt om în viață, din cîte se părea. Făcuse patru sărituri cu parașuta în situații critice – una de la numai 106 metri – și cu un al cincilea avion aterizase forțat într-un smîrc din Minnesota, însă scăpase teafăr și nevătămat. Abia se împliniseră patru ani de la primul lui zbor în simplă comandă. Ceilalți aviatori din Long Island nu prea îi dădeau nici o șansă în traversarea cu succes a Atlanticului.

Snyder și Gray nemaocupînd prima pagină a ziarelor, era nevoie acum de altă poveste, iar acest tînăr încrezător și destul de misterios din Vestul Mijlociu părea că ar putea fi tocmai ceea ce căutau. Toți cei din tagma jurnaliștilor se întrebau același lucru: cine *era* puștiul ăsta?

Capitolul 2

Numele lui de familie era de fapt Månsson. Bunicul lui Charles Lindbergh, un suedez posac cu o barbă stufoasă și o față încrâncenată, și-a schimbat numele în Lindbergh când a ajuns în America, în 1859, în împrejurări deopotrivă neașteptate și dubioase.

Pînă cu puțin timp înainte, Ola Månsson fusese un cetățean respectabil care, din cîte se pare, avea o căsnicie fericită, locuind cu soția sa și cei opt copii într-un sat de lîngă Ystad, în sudul extrem al Suediei, pe țărmul Mării Baltice. În 1847, pe cînd avea 40 de ani, a fost ales în Riksdag, parlamentul suedez, și a început să-și petreacă foarte mult timp la Stockholm, aflat la 600 de kilometri mai spre nord. Acolo viața lui s-a complicat foarte mult. Și-a luat țiiitoare o chelneriță cu 20 de ani mai tînără decît el și i-a făcut un copil din flori: pe tatăl lui Charles Lindbergh. În același timp Månsson era implicat și într-un scandal financiar pentru că garantase în mod nefondat niște împrumuturi bancare pentru cîtiva dintre acoliții săi. Nu este limpede cît de grave erau acuzațiile. Membrii familiei Lindbergh din America au susținut întotdeauna că acuzațiile erau născocite de adversarii lui politici. Cert este că în 1859 Ola Månsson a plecat din Suedia pe nepusă masă, nu a răspuns în nici un fel acuzațiilor care i se aduceau, și-a abandonat familia, s-a stabilit într-o zonă rurală din Minnesota împreună cu ibovnica lui și copilașul lor și și-a schimbat numele în August Lindbergh – aspecte pe care Charles Lindbergh le-a omis sau peste care a trecut foarte rapid în diferitele sale scrieri autobiografice.

Familia Lindbergh (numele înseamnă „muntele teilor”) s-a stabilit în apropiere de Sauk Centre, orașul în care avea să se nască scriitorul Sinclair Lewis, aflat însă atunci la periferia civilizației. În Sauk Centre, la doi ani după ce se mutaseră acolo, Lindbergh bătrînul a avut un accident îngrozitor. Pe cînd lucra la un gater, a alunecat, căzînd peste lama fierăstrăului, care i-a sfîșiat trunchiul în dreptul umărului, făcînd o gaură atît de mare, încît i se vedeau organele interne – un martor afirma că a văzut cum îi bătea inima bietului nenorocit –, iar brațul i se mai ținea doar în cîteva tendoane care luceau stins. Muncitorii de la gater i-au bandajat rănile cît de bine s-au priceput și l-au dus pe Lindbergh acasă, unde

a zăcut trei zile într-o agonie mută, așteptînd să vină un doctor din St. Cloud, aflat la 65 de kilometri distanță. Cînd doctorul a ajuns în sfîrșit, i-a amputat brațul și i-a cusut rana care se căsca înfiorător. Se spunea că Lindbergh nu a scos aproape nici un sunet în tot acest timp. În mod remarcabil, August Lindbergh s-a recuperat și a mai trăit 30 de ani. Stoicismul a devenit cea mai cultivată trăsătură a familiei.

Tatăl lui Charles Lindbergh, care, atunci cînd ajunsese în America, era doar un copilaș pe nume Karl August Månsson și știa doar suedeza, a devenit un tînăr bine făcut, dar posomorît pe nume Charles August Lindbergh. Prietenii și colegii lui îi spuneau C.A. În tinerețe, C.A. a ajuns foarte priceput la pus capcane pentru bizami, din ale căror piei blănarii făceau scurteici și etole pe care le vindeau sub numele mai atrăgător „focă de Hudson”. C.A. a cîștigat din acest negoț suficienți bani ca să se întrețină în timpul studiilor sale de drept, la University of Michigan. După ce s-a calificat, și-a deschis un birou de avocatură în Little Falls, Minnesota, s-a însurat, a făcut trei fete și a ajuns suficient de prosper ca să-și construiască o casă mare de lemn pe o faleză care dădea spre fluviul Mississippi, la vreo doi kilometri și jumătate de oraș. Totul a mers ca pe roate în viața lui pînă în primăvara anului 1898, cînd soția lui a murit brusc în timpul unei operații menite să-i îndepărteze o excrescență abdominală.

Trei ani mai tîrziu, C.A. s-a recăsătorit – de data asta cu o tînără profesoară de chimie din Detroit, frumușică foc, care se angajase de curînd la liceul din Little Falls. Evangeline Lodge Land era neobișnuit de bine educată pentru o femeie la vremea aceea – și pentru Little Falls. Și ea absolvise University of Michigan, dar era chiar mai școlită decît soțul ei și mai tîrziu avea să facă și un masterat la Columbia. În afară de atracția fizică – erau amîndoi extrem de arătoși –, proaspeții soți Lindbergh nu prea aveau nimic în comun. C.A. Lindbergh era un bărbat chipeș, dar sobru și rezervat. Soția lui era dificilă și pretențioasă. Pe 4 februarie 1902, s-a născut încă un C.A. Lindbergh – însă acesta se numea Charles Augustus, cu o silabă în plus, de un rafinament mai clasic, la al doilea prenume. Charles a moștenit de la tatăl său gropița din bărbie și părul mereu ciufulit, de la mama lui înclinația spre visare, iar de la amîndoi tendința de a fi încăpățînat. Avea să fie singurul lor copil. Micul Charles – nu i s-a spus niciodată Charlie sau alt nume de alint – a crescut într-o casă confortabilă și bine pusă la punct (familia avea trei servitori), dar lipsită de căldură. Părinții lui erau aproape incapabili să manifeste afecțiune. Lindbergh și mama lui nu

se îmbrățișau niciodată. Înainte de culcare, își dădeau mîna. Și în copilărie, și după ce a crescut, Charles își semna scrisorile adresate tatălui său „Al dumitale, C.A. Lindbergh”, de parcă ar fi corespondat cu directorul unei bănci.

Charles a fost un copil timid și cam visător. În Little Falls era un ilustru necunoscut, așa încît în 1927, cînd au năvălit jurnaliștii în orășel ca să afle niscai anecdote de cînd era mic, nici unul dintre foștii lui colegi de școală nu și-a amintit vreuna. Lindbergh însuși, ajuns adult, spunea că nu își amintește nimic din ceea ce făcea zi de zi în copilărie. În prima lui încercare autobiografică, intitulată *Noi*, a scris doar 18 rînduri despre copilăria sa.

În 1906, cînd Charles nu împlinise nici 5 ani, tatăl său a fost ales în Congres ca membru republican, ceea ce însemna că micul Charles locuia cînd la Little Falls, unde îi plăcea, cînd la Washington, unde nu îi plăcea deloc. De aceea, a avut o copilărie plină de evenimente, însă zbuciumată. S-a bucurat de experiențe la care alți copii nu puteau decît să viseze – s-a jucat în incinta Casei Albe și pe holurile Capitoliului, a vizitat Canalul Panama la vîrsta de 11 ani, i-a avut colegi de școală pe fiii lui Theodore Roosevelt –, dar, pentru că era mai mereu pe drumuri, nu a ajuns niciodată să prindă rădăcini undeva.

Cu timpul, părinții lui s-au înstrăinat tot mai mult. Cel puțin o dată, potrivit lui A. Scott Berg, biograful lui Lindbergh, mama sa i-a pus pistolul la tîmplă tatălui lui (după ce a aflat că o înșela cu stenografa) și cel puțin o dată, la nervi, acesta a lovit-o. Cînd Charles avea 10 ani, aceștia se separaseră, deși păstrau secretul, astfel încît cariera politică a lui Charles senior să nu aibă de suferit. Charles a mers la 11 școli pînă la terminarea liceului, iar la fiecare dintre ele s-a remarcat prin mediocritate. În toamna anului 1920, a intrat la University of Wisconsin, sperînd să devină inginer. Charles a supraviețuit în mare parte punînd-o pe mama lui să-i scrie lucrările, dar ulciorul nu merge de multe ori la apă. La jumătatea anului doi a picat la examene și a anunțat brusc că vrea să se facă aviator. Din perspectiva părinților lui, era o ambiție fără viitor. Meseria era prost plătită, implica riscuri uriașe și nu prea aveai cum să-ți faci o carieră – iar nicăieri nu erau mai evidente aceste trei atribute nenorocite decît în Statele Unite.

În nici un domeniu important al tehnologiei nu a rămas vreodată America mai în urmă față de restul lumii decît în aviație în anii '20. În Europa se înființase încă din 1919 o companie aeriană, KLM, urmată rapid și de altele. Încă

înainte de sfârșitul anului, s-au introdus zboruri zilnice între Londra și Paris, iar curînd numai pe această rută zburau peste o mie de pasageri pe săptămînă. Pînă la mijlocul anilor '20 se putea zbura aproape oriunde în Europa – de la Berlin la Leipzig, de la Amsterdam la Bruxelles, de la Paris tocmai pînă la Istanbul (via Praga și București). În 1927, în Franța operau nouă companii aeriene, cele britanice înregistrau aproape un milion de mile pe an, iar Germania transporta în siguranță pînă la destinație 151 000 de pasageri. În America, la începutul primăverii din 1927, numărul companiilor care asigurau servicii aeriene regulate era... zero.

În America aviația era aproape complet nereglementată. Țara nu avea nici un sistem de acordare a licențelor și nici un fel de condiții pentru formarea piloților. Oricine putea să-și cumpere un avion, în orice stare, și să transporte legal pasageri care îl plăteau. Statele Unite aveau o atitudine atît de laxă față de zborurile aeriene, încît nici măcar nu țineau o evidență a numărului de avioane prăbușite și de victime. Sursa cea mai relevantă, *Aircraft Year Book*, aduna cifrele de prin ziare. Autorii anonimi ai acestui anuar erau convinși că absența reglementării era o piedică în calea progresului, pricinuind în mod inutil moartea atîtor oameni. Aceștia scriau: „De la armistițiu, cînd avioanele au ajuns să fie accesibile oricui și au ajuns și pe mîinile pricepuților, dar și ale nepricepuților, pe mîinile unor oameni responsabili, dar și ale altora iresponsabili, se poate face estimarea prudentă că peste 300 de persoane și-au pierdut viața și 500 au fost rănite – multe dintre ele mortal – în accidente aviatice care ar fi putut fi prevenite dacă ar fi existat și s-ar fi aplicat un statut care să reglementeze operațiunile aeronavelor comerciale”.

Fără companii aeriene care să-i angajeze, aviatorii americani erau nevoiți să accepte orice găseau de lucru – să stropască culturi, să plimbe cu avionul curioși pe la bîlciuri, să-i încînte pe spectatori cu cascadorii și acrobații, să arboreze pe cer bannere publicitare, să facă fotografii aeriene și mai ales să presteze servicii poștale, singurul domeniu în care America deținea supremația. Dintre toate slujbele pe care le puteau găsi piloții, livrarea poștei era cea mai sigură din punct de vedere financiar, dar și cea mai periculoasă: 31 dintre primii 40 de piloți care se ocupau cu asta și-au pierdut viața prăbușindu-se cu avionul, iar accidentele au rămas frecvente în anii '20. Piloții care livrau poșta zburau în orice condiții meteo și adesea chiar și noaptea, dar fără să aibă aproape nici o asistență de navigație. În martie 1927, un articol din *Scientific American*, cu titlul „Raze invizibile îi ghidează pe aviatorii care fac zboruri între orașele europene”,

remarca admirativ că în Europa piloții puteau să-și determine poziția instantaneu cu ajutorul unor radiobalize. În schimb, piloții americani care se rătăceau erau nevoiți să caute un oraș, cu speranța că cineva scrisese numele acestuia pe acoperișul vreunei clădiri. Dacă nu găseau așa ceva – ceea ce se întâmpla aproape mereu –, piloții trebuiau să zboare foarte aproape de sol, încercând să citească ce scrie pe panourile din gara localității respective – adesea o manevră riscantă. Ca să afle cum e vremea, de cele mai multe ori îi sunau înainte pe angajații gărilor de pe traseu și îi rugau să scoată capul pe ușă și să le spună ce văd.

Astfel de deficiențe se întâlneau în aproape toate sectoarele aviației civile din America. Până în 1924, Detroitul, al patrulea oraș ca mărime din țară, nici măcar nu a avut un aerodrom. San Francisco și Baltimore nu aveau nici în 1927. Aerodromul Lambert din St. Louis, unul dintre cele mai importante din țară datorită poziționării sale în centrul continentului, exista doar pentru că maiorul Albert B. Lambert, pasionat de zborurile cu avionul, era dispus să-l finanțeze din buzunarul lui. Zona metropolitană a New Yorkului avea patru aerodromuri – trei în Long Island și unul în Staten Island –, dar toate erau deținute de persoane private sau operate de armată și nu ofereau decât facilități minime. Nici unul nu avea măcar un turn de control. Nici un aerodrom din America nu avea așa ceva.

Abia în 1925 a început țara în sfârșit să se ocupe cât de cât de neajunsurile sale din domeniul aeronauticii. Omul căruia îi revine cel mai mare merit în rectificarea acestor deficiențe a fost Dwight Morrow, un bancher newyorkez care habar nu avea cu ce se mănâncă aviația, dar care a fost numit în fruntea Comisiei Aviatice a Președinției – comisie însărcinată cu investigarea siguranței și eficienței aviației americane – pentru că era prieten cu președintele Coolidge. Printr-o coincidență de-a dreptul extraordinară, Morrow avea să devină în 1929 socrul lui Charles Lindbergh. Dacă lui Morrow i s-ar fi spus că înainte să se încheie deceniul fiica lui, o studentă timidă și cerebrală de la Smith College, Massachusetts, avea să se mărite cu un pilot care livra poșta și care mai făcuse și cascadorii aviatice, probabil că ar fi rămas cu gura căscată. Dacă ar mai fi aflat și că acest pilot avea să devină între timp cel mai celebru om din lume, uimirea lui probabil că ar fi fost nemărginită. În orice caz, mulțumită eforturilor lui Morrow, Legea comerțului aerian a fost promulgată de președintele Coolidge pe 20 mai 1926 – printr-o coincidență, cu un an înainte de zborul lui Lindbergh. Legea introducea unele condiții minime privind

formarea piloților și inspectarea avioanelor folosite în comerțul dintre state și cerea Ministerului Comerțului să țină evidența victimelor accidentelor aviatice. Nu era mare lucru, dar era un început.

În această lume superficială și extrem de riscantă a învățat Charles Lindbergh să zboare cu avionul. Primul lui zbor – ba chiar prima dată când a văzut de aproape un avion – a fost la o școală de pilotaj din Lincoln, Nebraska, pe 9 aprilie 1922, la două luni după ce împlinise 20 de ani. A fost dragoste la prima vedere. Aproape imediat s-a lansat într-o carieră scurtă, dar periculoasă, făcând acrobații aviatice. În mai puțin de o săptămână zbura în picioare pe avion și în câteva luni se parașuta – fără nici un instructaj anterior – de la înălțimi amețitoare, spre încântarea mulțimilor venite să-l vadă. Făcând aceste lucruri, a învățat, într-un mod cu totul informal, și să piloteze. S-a dovedit a avea un talent ieșit din comun. La fel ca majoritatea tinerilor, Lindbergh era în stare să facă isprăvi de o nesăbuintă uluitoare. Printre altele, piloții care făceau acrobații prin zonele rurale trebuiau să-i impresioneze pe localnici cu măiestria lor, iar într-o vizită la Camp Wood, Texas, Lindbergh s-a hotărât să facă asta decolând de pe strada principală a orașelului – o provocare ambițioasă, deoarece distanța dintre stâlpii de pe marginea străzii era de doar 14 metri, iar anvergura aripilor avionului era de 13 metri și jumătate. Pe când rula în viteză de-a lungul străzii, a dat de un hop, din care cauză vârful unei aripi a agățat un stâlp, făcând avionul să se întoarcă de-a curmezișul drumului și să intre prin vitrina unui magazin de bricolaj. Mare minune că au scăpat teferi și el, și spectatorii!

Cascadoriile i-au oferit lui Lindbergh ocazia de a acumula foarte multă experiență practică – a făcut peste șapte sute de zboruri în doi ani –, dar pregătirea tehnică îi lipsea cu desăvârșire. În 1924, a remediat acest neajuns înscriindu-se la un curs de un an organizat de rezerviștii din aviația militară, unde a primit cea mai avansată și mai riguroasă instrucție existentă la vremea aceea. A terminat ca șef de promoție – pentru prima dată în viața lui când avusese rezultate bune la vreun curs –, cu gradul de căpitan. Această realizare a fost oarecum estompată de faptul că a coincis cu moartea tatălui său, în urma unei afecțiuni neurologice, în mai 1924. Cum nu erau disponibile posturi în cadrul armatei, s-a angajat ca pilot poștal pe ruta St. Louis – Chicago, unde a dobândit genul de ingeniozitate pe care-l capeți atunci când zbori cu avioane ieftine și temperamentale în condiții care mai de care mai proaste. Grație acestei ucenicii ce l-a pus în tot felul de

situații, în primăvara anului 1927 Lindbergh era un pilot mult mai experimentat și mai competent – și cu mult mai talentat – decât credeau concurenții săi. După cum avea să se dovedească, era imposibil să găsești un pilot mai bun decât el la vârsta de numai 25 de ani.

În multe sensuri cea mai mare realizare din 1927 a lui Charles Lindbergh nu a fost traversarea Atlanticului, ci construirea unui avion cu care să zboare peste Atlantic. A izbutit cumva să înduplece nouă afaceriști scorțoși din St. Louis – printre care se număra și A.B. Lambert, după care fusese botezat aerodromul – să-l susțină, convingându-i că un avion care ar conține și „St. Louis” în numele său nu putea decât să îmbunătățească perspectivele de afaceri ale orașului. Era o propunere extrem de riscantă. Cel mai probabil, sponsorii săi aveau să fie asociați pentru totdeauna cu moartea inutilă a unui tânăr pilot idealist, însă, dacă le-a trecut cumva gândul acesta prin minte, se pare că nu i-a deranjat deloc. În 1926, spre sfârșitul toamnei, Lindbergh reușise să smulgă de la sponsorii săi promisiunea că îi vor finanța proiectul cu 13 000 de dolari – plus 2 000 banii lui –, o sumă nu tocmai generoasă, dar care, cu puțin noroc, spera el, avea să-i ajungă pentru un monoplan capabil să traverseze un ocean.

La începutul lui februarie 1927, Lindbergh a luat trenul pînă la New York ca să se întâlnească cu Charles Levine, proprietarul avionului *Columbia*. Era același avion care, două luni mai târziu, avea să stabilească un nou record mondial pentru anduranță, pilotat de Chamberlin și Acosta. Chamberlin a fost și el prezent la întâlnirea din februarie, ca și genialul și blajinul proiectant al avionului, Giuseppe Bellanca, deși nici unul dintre ei nu prea a avut vreun cuvînt de spus.

S-au întâlnit în biroul lui Levine din Woolworth Building, în Manhattan. Levine l-a ascultat pe Lindbergh, apoi a căzut de acord să-i vîndă lui avionul pentru 15 000 de dolari – lucru destul de surprinzător avînd în vedere că, pînă în acel moment, Chamberlin se aștepta să zboare chiar el la Paris cu aeroplanul acela. Plus că era un adevărat chilipir – un preț foarte bun pentru unul dintre cele mai bune avioane din lume și singurul capabil să-l ducă pe Lindbergh pînă în Europa. În culmea fericirii – și pe bună dreptate –, Lindbergh s-a întors la St. Louis ca să emită un cec și să se asigure de susținerea sponsorilor săi, apoi a plecat iar la New York ca să încheie tranzacția. Cînd Lindbergh i-a înmînat lui Levine un cec de bancă ce acoperea integral suma convenită, acesta din

urmă i-a aruncat într-o doară că, deși erau dispuși să încheie târgul, aveau, desigur, să-și rezerve dreptul de a alege ei echipajul.

Lindbergh a simțit că se prăbușește cerul peste el. Propunerea era de-a dreptul ridicolă. Evident că nu avea de gând să cumpere avionul și apoi să-l lase pe pilotul ales de Levine să zboare peste ocean și să se umple de glorie. Lindbergh tocmai descoperise, ca atîția alții înaintea lui și după el, că, atunci cînd venea vorba de afaceri, Charles A. Levine era un geniu malefic. Aproape toți cei care aveau de-a face cu Levine ajungeau să-l disprețuiască și să nu mai aibă încredere în el. Chiar și Bellanca avea s-o termine cu el înainte de sfîrșitul lunii iunie. Lindbergh și-a luat cecul înapoi și s-a întors cu coada între picioare la St. Louis.

Acum Lindbergh părea că se află într-o situație fără ieșire. Disperat, a telegrafiat unei mici companii din San Diego, Ryan Airlines, întrebînd dacă aceasta ar putea construi un avion care să traverseze Atlanticul și, dacă da, cît l-ar costa și în cît timp ar fi gata. Răspunsul a venit rapid și l-a făcut să-i mai vină inima la loc. Ryan putea construi avionul în 60 de zile pentru suma de 6 000 de dolari, plus prețul motorului, pe care avea să-l instaleze contra cost. Se pare că Ryan avea nevoie de această comandă la fel de mult cum avea Lindbergh nevoie de avion.

Pe 23 februarie, la mai puțin de trei săptămîni după ce împlinise 25 de ani și cu trei luni înainte de zborul său spre Paris, Lindbergh a ajuns la fabrica deținută de Ryan Airlines în San Diego. Acolo s-a întîlnit cu președintele companiei, B.F. Mahoney, și cu inginerul-șef, Donald Hall, amîndoi doar cu puțin mai în vîrstă decît el. Deși compania se numea Ryan, respectivul Ryan i-o vînduse lui Mahoney cu cîteva săptămîni înainte – atît de recent, încît nici nu avuseseră timp să-i schimbe numele. Donald Hall se angajase la această companie de numai o lună, ceea ce a fost un noroc chior pentru Lindbergh, pentru că Hall era un inginer talentat și sîrguincios – exact ce îi trebuia lui Lindbergh.

În cele două luni care au urmat, toți angajații de la Ryan – 35 de oameni – au muncit pe brînci la avionul lui Lindbergh. Hall a trudit pînă la epuizare – la un moment dat 36 de ore încontinuu. Altfel avionul nu ar fi putut fi construit atît de repede, dar atunci angajații de la Ryan aveau toate motivele să muncească din greu. Ryan nu avea deloc comenzi, fiind în pragul falimentului atunci cînd a apărut Lindbergh. E greu de imaginat ce or fi crezut angajații despre tinerele ăsta deșirat din Vestul Mijlociu care se învîrtea pe-acolo, bătîndu-i la cap cu tot felul de întrebări pînă îi scotea

din sărite. Totuși, Lindbergh și Hall s-au înțeles foarte bine, iar asta era ceea ce conta.

Spirit of St. Louis avea la bază modelul altui avion, Ryan M-2, însă era nevoie de multe ajustări pentru ca aparatul să poată efectua un zbor transatlantic. Din cauza carburantului, care cântărea exagerat de mult, Hall a trebuit să reproiecteze aripile, fuzelajul, trenul de aterizare și eleroanele, lucru deloc ușor. De nevoie, în mare parte mergeau pe bîjbîite și improvizau – uneori într-o măsură de-a dreptul alarmantă. Dîndu-și seama că nu știu foarte clar care este distanța dintre New York și Paris pe ruta cea mai directă, s-au dus la bibliotecă și au măsurat distanța pe un glob, cu o bucățică de sfoară. Cam așa a fost construit unul dintre cele mai grozave avioane din istorie.

Lindbergh nu voia să fie prins la mijloc între motor și rezervor – prea mulți piloți fuseseră zdrobiți astfel cînd trebuiseră să aterizeze forțat –, așa că rezervorul principal a fost plasat în partea din față a avionului, unde se afla de obicei cockpitul, acesta fiind mutat mai în spate. Asta însemna că nu mai avea vizibilitate în față, dar îl deranja mai puțin decît s-ar putea crede. Oricum la decolare nu vedea solul din față din cauză că, în timpul rulării, avioanele tindeau să-și înalțe botul, iar odată desprins de sol, avea să zboare pe deasupra întinderii pustii a oceanului, neavînd de ce să se izbească. Mai putea zări cîte ceva în față printr-o manevră ce implica înclinarea ușoară a avionului, dar fără să schimbe direcția de zbor, astfel încît să arunce un ochi prin fereastra laterală. Însă unul dintre mecanici, un anume Charlie Randolph, care făcuse parte din echipajul unui submarin, a instalat un periscop simplu pe care Lindbergh să-l poată folosi dacă era nevoie – dar nu a fost cazul.

Avionul pe care l-au construit nu era nici pe departe ultimul răcnet în materie de tehnologie. Lindbergh zbura cu două pedale de picior și cu o manșă între picioare. Panoul de comandă nu avea decît zece aparate de bord destul de rudimentare – 11 cu tot cu ceas. Sărea în ochi faptul că lipsea indicatorul nivelului de combustibil. Lindbergh nu prea avea încredere în așa ceva. Urma să-și calculeze singur consumul de combustibil, deși nu avea oricum ce face și asta era așa, doar un exercițiu: combustibilul ori avea să-i ajungă, ori nu. Nici frîne nu existau. În 1927 avioanele nu prea aveau așa ceva. În majoritatea cazurilor nici nu conta, dar avea să se dovedească a fi o deficiență cam neliniștitoare mai tîrziu, cînd se adunau mulțimi de oameni pe piste de fiecare dată cînd ateriza Lindbergh.

Cadrul avionului era acoperit cu bumbac dat cu șase straturi de vopsea cu pigment de aluminiu – un soi de lac parfumat care făcea bumbacul să se strângă bine în jurul scheletului din lemn și tuburi de oțel. Deși *Spirit of St. Louis* părea a fi metalic și era adesea descris astfel prin ziare, numai capota metalică de pe botul avionului era efectiv din metal. Cu doar un strat subțire de pânză între Lindbergh și lumea exterioară, *Spirit of St. Louis* scotea un huruit asurzitor și părea îngrijorător de fragil. Ca și cum ai fi traversat oceanul într-un cort. Pe vremea lui Lindbergh și a celorlalți concurenți care visau să traverseze Atlanticul, încă nu apăruse o mare invenție nerecunoscută a acelei epoci – alcladul, un nou tip de aluminiu necoroziv inventat de Alcoa și lansat în același an. În următorii optzeci de ani (până la introducerea fibrelor de carbon) practic toate avioanele construite în lume au avut un înveliș de alclad – dar nu și în vara anului 1927. Lindbergh avea măcar o elice de metal, mult mai sigură și mai rezistentă la fisuri decât elicele de lemn folosite până nu demult. Față de rivalii lor europeni, aviatorii americani aveau și un avantaj de care deocamdată nu își dădea seama nimeni. Toți foloseau combustibil de aviație din California, care ardea mai curat și era mai eficient. Nu știa nimeni de ce este mai bun deoarece încă nu pricepea nimeni ce e cu cifrele octanice – asta avea să urmeze abia în anii '30 –, dar acesta a fost motivul pentru care majoritatea avioanelor americane au reușit să traverseze oceanul, în timp ce altele s-au pierdut în larg.

Cînd a fost gata, *Spirit of St. Louis*, așa cum s-a spus adesea, era un fel de rezervor de combustibil zburător – și cam atît. Deși era cu mult mai agil decât avioanele construite cu cîțiva ani înainte, tot avea o grămadă de elemente care opuneau rezistență la înaintare: cilindrii ieșiți în afară ai motorului, montanți și hobane fără număr și mai ales trenul de aterizare fix, cu două roți atîrnînd în gol, în calea vîntului – toate acestea aveau același efect ca atunci cînd scoți brațul pe geam în timp ce mergi cu mașina. Ca să eficientizeze consumul, a fost eliminată orice greutate care nu era absolut necesară. Lindbergh nu a luat cu el nimic ce nu i-ar fi trebuit. Se spune că ar fi decupat pînă și marginile albe ale hărților.

Din cauza numeroaselor compromisuri făcute la proiectare, avionul nu era nici pe departe atît de stabil cum ar fi trebuit – ceea ce îl îngrijora foarte tare pe Hall –, dar nu mai era timp pentru îmbunătățiri și Lindbergh era convins, probabil pe bună dreptate, că, dacă avea mai multă bătaie de cap, măcar așa nu îl mai apuca somnul. „Lindbergh nu a vrut un avion inovator”, spune Alex Spencer de la Muzeul

Național Smithsonian al Aerului și Spațiului din Washington. „Nu a vrut decât tehnologie experimentată și testată.”

Numai motorul, un Wright J-5 Whirlwind de 223 de cai-putere, era un model nou – singurul element al avionului care era fără discuție de ultimă tehnologie. J-5 era răcit cu aer, ceea ce îl făcea să fie mai simplu, mai ușor și mai sigur decât motoarele convenționale răcite cu apă, și mai avea două avantaje. Era prima mașinărie din lume în care fuseseră încorporate supapele răcite cu sodiu ale lui Samuel Heron, ceea ce elimina problema foarte serioasă a supapelor de evacuare arse, și avea culbutoare cu autolubrifiere, supapele putând astfel să-și facă treaba ore în șir fără să trebuiască verificate. J-5 a fost folosit pentru prima dată în survolarea de către Richard Byrd a Polului Nord, în 1926, și a funcționat ca uns. Ironia sorții, după cum vom vedea, este că Byrd probabil că nici măcar nu s-a apropiat de Polul Nord.

Lindbergh a făcut primul zbor de probă pe 28 aprilie, la fix două luni după ce făcuse comanda. Avionul s-a comportat mai bine decât îndrăznise să spera. Era agil și rapid – a atins 205 kilometri pe oră la primul zbor – și se desprindea fără ezitare de sol, cel puțin fără o încărcătură prea mare. În următoarele zece zile, Lindbergh a mai făcut 22 de ture cu avionul – majoritatea scurte zboruri de testare, de cinci-zece minute. Într-o serie de teste efectuate pe 4 mai, a crescut gradual masa carburantului de la 38 de galoane la 300, însă atunci când avea să decoleze de la New York urma să aibă la bord cu 150 de galoane mai mult. Nu a îndrăznit să forțeze mai tare avionul din cauză că era foarte periculos să aterizezi cu rezervoarele pline. Capacitățile reale ale avionului aveau să fie testate o singură dată: chiar în timpul zborului spre Paris.

Acum Lindbergh stătea ca pe ace. De la New York a sosit vestea că și *America* lui Byrd, și *Columbia* lui Levine erau gata să pornească la drum. Singurul lucru care le împiedica era vremea proastă. Apoi s-a aflat că Nungesser și Coli plecaseră de la Paris și erau în drum spre America. Deznădăjduit, Lindbergh s-a gândit să-și schimbe complet planurile și să încerce să devină primul pilot care traversa Pacificul, zburînd către Australia prin Hawaii – o provocare cu mult mai mare, în care, cel mai probabil, și-ar fi pierdut viața. A renunțat totuși imediat la ideea asta atunci când s-a aflat că Nungesser și Coli erau dați dispăruți și presupuși morți. Dacă reușea să ajungă la New York pînă să se potolească furtunile care măturau mare parte a continentului, mai avea o șansă.

În după-amiaza zilei de 10 mai, pe la 4 fără ceva – ora Californiei –, Charles Lindbergh a urcat în cockpitul noului său avion spilcuit și a decolat. După ce s-a înălțat, a virat spre est și, cu încrederea nemărginită a tinereții, s-a îndreptat către St. Louis, unde îl aștepta o vreme atît de rea, cum nu se mai pomenise în America de mulți ani.

Capitolul 3

Aproape nimeni nu își amintea să mai fi apucat vreodată o vreme ca asta. Luni în șir, a plouat încontinuu în mare parte din țară, uneori așa de abundent, cum nu se mai pomenise. În sudul statului Illinois au căzut peste 600 mm de precipitații în trei luni; în anumite zone din Arkansas cu mult peste 900 mm. Nenumărate râuri și fluvii – San Jacinto din California, Klamath, Willamette și Umpqua din Oregon, Snake, Payette și Boise din Idaho, Colorado din statul Colorado, Neosho și Verdigris din Kansas, Ouachita și St. Francis din Arkansas, Tennessee și Cumberland din sud, Connecticut din Noua Anglie – și-au ieșit din matcă. S-a estimat că, între sfârșitul verii din 1926 și primăvara următoare, pe teritoriul celor 48 de state americane au căzut atâtea precipitații, încât ar fi putut forma un cub de apă cu latura de 400 de kilometri. Asta înseamnă o grămadă de apă – și nu era decît începutul.

În Vinerea Mare, pe 15 aprilie, o furtună violentă mitralia treimea centrală a Americii cu ploi de o durată și o intensitate pe care oamenii nu aveau să le uite prea repede. Din vestul Montanei pînă în Virginia de Vest și din Canada pînă în Golful Mexic, ploua de parcă venise Potopul, nu altceva. Mai peste tot au căzut 150-200 de milimetri și în unele locuri s-au înregistrat chiar peste 300 mm. Acum aproape toată apa asta se scurgea în pîraie și râuri umflate care se năpusteau, cu o intensitate nemaivăzută, către marea arteră centrală a continentului, fluviul Mississippi. Fluviul și afluenții săi își adună apele de pe 40% din teritoriul Americii, peste 2,5 milioane de kilometri pătrați acoperind 31 de state (și două provincii canadiene), și niciodată în istorie acest bazin hidrografic nu mai fusese forțat la maximum, cum se întîmpla acum.

Un fluviu pe punctul să se reverse este înfricoșător și nu prevestește nimic bun, iar Mississippi începuse acum să pară că clocotește de o furie năvalnică și brutală ce îi îngrijora chiar și pe cei care văzuseră multe la viața lor. De-a lungul cursului superior al fluviului oamenii stăteau pe maluri și priveau tăcuți obiectele purtate de ape – copaci, vaci moarte, acoperișuri de șoproane –, după care puteau să-și dea seama ce măcel fusese mai în nord. La St. Louis debitul fluviului atingea 56 600 000 de metri cubi pe secundă – o rată

fenomenală, de două ori mai mare decât volumul înregistrat în timpul marilor inundații din 1993. Nu trebuia să fii cine știe ce specialist ca să-ți dai seama că situația era foarte instabilă. De-a lungul fluviului, armate de oameni cu lopeți și saci de nisip consolidau digurile, însă presiunea apei era copleșitoare. Pe 16 aprilie, la un cot uriaș pe care îl formează fluviul în sud-estul statului Missouri, aproape de o mică localitate numită Dorena, a cedat primul dig. Malul de pământ s-a rupt pe o lungime de vreo 350 de metri și prin spărtură au năvălit apele ca din cascada Niagara. Vuietul se auzea de la kilometri distanță.

Curînd digurile din amonte și din aval plesneau ca nasturii unei cămăși prea strîmte. La Mounds Landing, Mississippi, o sută de muncitori de culoare, păziți de indivizi înarmați cu puști ca să nu fugă din locul unde munceau, au fost măturați de ape cînd a cedat un dig. Nu se știe de ce, medicul legist a înregistrat doar două decese. În unele locuri, apa a năvălit cu așa o viteză, încît oamenii nu au mai avut nici o șansă. La Winterville, Mississippi, 23 de femei și copii au pierit cînd casa în care se adăposteau a fost luată de ape.

În prima săptămînă din mai, inundațiile se întindeau pe 800 de kilometri, din sudul statului Illinois pînă în New Orleans, lățindu-se în unele locuri chiar și pe 250 de kilometri. Cu totul, o suprafață aproape cît Scoția era acoperită de ape. Din aer, valea fluviului Mississippi semăna cu unul dintre Marile Lacuri – și, deocamdată, chiar era un lac imens. Statisticile mării inundații au fost consemnate cu o precizie terifiantă: 16 570 627 de acri de teren inundat; 203 504 clădiri distruse sau grav afectate; 637 476 de persoane rămase fără adăpost. Numărul animalelor pierdute a fost notat cu aceeași minuție: 50 490 de vite, 25 325 de cai și catîri, 148 110 porci, 1 276 570 de găini și alte păsări de curte. În mod ciudat, singurul lucru care nu a fost notat cu atenție a fost numărul victimelor umane, dar cu siguranță acesta depășea 1 000 – ajungînd, poate, la cîteva mii. Aici meticulozitatea lipsea pentru că, din păcate, foarte multe victime erau oameni săraci și persoane de culoare. Șocant este că s-a acordat mai multă atenție pierderilor din rîndul animalelor decât din rîndul oamenilor. Cam la fel de șocant este și faptul că în afara zonelor afectate ziarele au scris, aproape în fiecare zi, mai mult despre procesul criminalilor Ruth Snyder și Judd Gray decât despre inundații.

Lăsînd la o parte faptul că americanii nu prea le-au băgat în seamă, inundațiile provocate de revărsarea fluviului Mississippi în 1927 au fost cea mai mare catastrofă naturală din SUA ca amploare, durată și număr de vieți afectate.

Pagubele de ordin economic au atins o scară atât de mare, încât nici măcar nu s-a putut face un calcul. Estimările variaua de la 250 de milioane la un miliard de dolari. Nu a fost cea mai devastatoare catastrofă din istoria Americii, dar a distrus mai multe vieți și proprietăți decât oricare alta și a durat cu mult mai mult. În total, fluviul Mississippi avea să fie la nivelul critic de viituri 153 de zile la rând.

Din fericire, America avea un fiu de un sînge-rece uluitor – un fel de supraom, cum își spunea chiar el cu o totală lipsă de modestie în corespondența sa privată – la care putea apela în momente de criză, cum era acesta. Numele lui era Herbert Hoover. Curînd avea să fie cel mai ridiculizat președinte de la acea vreme – realizare demnă de luat în seamă pentru cineva care a fost ales în funcție în același deceniu ca Warren G. Harding –, dar în primăvara anului 1927 era, de departe, omul în care lumea avea cea mai mare încredere. În mod curios, a fost de asemenea poate cel mai antipatic erou odrăslit vreodată de America. Vara anului 1927 avea să accentueze aceste două attribute ale sale.

Herbert Clark Hoover s-a născut în 1874, la 50 de kilometri vest de Mississippi (avea să fie primul președinte născut la vest de acest hotar cu o profundă semnificație simbolică), în cătunul West Branch din Iowa, într-o căsuță albă, care există și astăzi. Părinții săi, niște quakeri cucernici, au murit foarte devreme – tatăl său de febră reumatică pe cînd micul Bert avea numai șase anișori, iar mama lui de febră tifoidă, trei ani mai târziu –, așa că el a ajuns să locuiască împreună cu un unchi și o mătușă din Oregon. Aceste rude posace, tot quakeri zeloși, tocmai își pierduseră fiul mult iubit, așa încît au avut grijă ca Bert să simtă clipă de clipă pe umeri povara deprimantă a morții în anii lui de formare. Dacă a fost cumva vesel din fire – ceea ce nu e sigur –, nu a mai rămas nici urmă de așa ceva după experiențele sale din adolescență. Herbert Hoover a trăit pînă la 90 de ani, iar în tot acest timp, din informațiile pe care le avem, nu a simțit gustul bucuriei adevărate nici măcar un moment.

Deși nu a terminat liceul – unchiul lui, neținînd cont de faptul că băiatul era inteligent, l-a trimis să lucreze drept curier în Salem –, Hoover s-a ambiționat să devină un om educat. În 1891, la vîrsta de 17 ani, a trecut examenele de admitere la nou-înființata Leland Stanford Junior University (sau pur și simplu Stanford, cum îi spunem astăzi), care pe atunci oferea cursuri gratuit. Așadar, a făcut parte din prima generație de studenți ai Universității Stanford. A studiat geologia și tot aici a cunoscut-o și pe viitoarea lui soție, Lou

Henry, care, întâmplător, era tot din Iowa. (Aveau să se căsătorească în 1899.) După terminarea facultății, Hoover s-a angajat la singurul loc de muncă pe care l-a găsit, într-o mină de aur din Nevada City, California, unde încărca cu minereu și împingea un vagonet zece ore pe zi, șapte zile pe săptămână, fiind plătit cu 20 de cenți pe oră – un salariu de mizerie chiar și pentru vremea aceea. Nu pare să-l fi deranjat nici o clipă faptul că minerii cu care lucra nu aveau să scape niciodată de soarta asta. Hoover credea foarte mult în ideea că oamenii își croiesc singuri destinul – după cum a și demonstrat chiar el.

În 1897, când avea doar 20 și ceva de ani, Hoover a fost angajat de o mare și venerabilă companie minieră britanică, Bewick, Moreing & Co., iar în următorul deceniu, în calitate de inginer-șef și expert, a călătorit încontinuu prin toată lumea – în Birmania, China, Australia, India, Egipt și în alte locuri în care compania avea interese mineralogice. În șase ani, Hoover a făcut înconjurul lumii de cinci ori. A supraviețuit răscoalei populare I-he-tuan din China, și-a croit drum prin junglele din Borneo, a traversat călare pe cămile pustietatea roșiatică din vestul Australiei, s-a bătut pe burtă cu Wyatt Earp și Jack London într-un saloon din Klondike, a înnoptat lângă marile piramide din Egipt. A avut parte de experiențe bogate și memorabile pentru un tânăr ca el, dar nu a fost impresionat de nici una dintre ele. În memoriile sale, scrise spre sfârșitul vieții, Hoover admite placid că în tinerețe a vizitat multe locuri minunate și că a văzut o mulțime de lucruri extraordinare, dar îl informează pe cititor că nu intenționează să povestească despre ele. „Pentru cei interesați [de romantism și aventură] sînt biblioteci întregi de cărți a căror acțiune este plasată în orice decor geografic”, spune el. Cititorului îi servește în schimb o trecere în revistă extrem de plictisitoare a sarcinilor pe care le-a îndeplinit și a mineralelor pe care le-a extras. Viața lui a însemnat doar muncă. Nimic altceva.

După un deceniu de muncă pe teren, Hoover a fost adus înapoi la Londra și a devenit partener la Bewick, Moreing & Co. Acum familist, cu doi băieți mici, s-a mutat într-o casă mare de pe Campden Hill, în Kensington, devenind un personaj important în comunitatea oamenilor de afaceri britanici. Mai avea și oarece viață socială, dar nu se descurca prea bine. Dineurile găzduite la el acasă aveau loc într-o muțenie aproape totală. „Nu a fost auzit niciodată făcînd referire la vreun poem, o piesă de teatru, o operă de artă”, scria un observator. În schimb, s-a tot îmbogățit – a strîns

vreo patru milioane de dolari înainte să împlinească 40 de ani.

Foarte probabil, și-ar fi trăit viața putred de bogat, dar pierdut în anonimat dacă situația nu ar fi luat brusc o întorsătură care l-a aruncat în mod neașteptat în lumina reflectoarelor. Când a izbucnit războiul, Hoover, fiind un american de frunte, a fost chemat ca să ajute la evacuarea altor americani rămași în Europa – în mod remarcabil, erau cam 120 000 – și s-a achitat de această însărcinare cu atîta eficiență și distincție, încît i s-a propus provocarea mult mai mare de a prezida noua Comisie pentru Asistență Umanitară din Belgia.

Belgia era devastată de război, fermele erau distruse, fabricile închise, rezervele de alimente confiscate de nemți. Opt milioane de belgieni erau cu adevărat în pericol să moară de foame. Hoover a reușit să găsească și să distribuie alimente în valoare de 1,8 milioane de dolari pe săptămînă, în fiecare săptămînă, timp de doi ani și jumătate – în total, 2,5 milioane de tone –, făcîndu-le să ajungă la oameni care altfel nu ar fi avut ce mânca. A făcut un lucru cu adevărat extraordinar. A fost cel mai amplu efort de asistență umanitară întreprins vreodată în lume, transformîndu-l, așa cum și merita, în erou internațional. În 1917, se estima că Hoover salvase mai multe vieți decît orice altă persoană din toată istoria. Un entuziast l-a numit „cel mai mare umanitarist de la Iisus Hristos încoace”, ceea ce, desigur, este cel mai generos compliment posibil. Eticheta asta a prins la public. Pentru întreaga lume, a devenit „Marele Umanitarist”.

Două aspecte justificau reputația glorioasă de care se bucura Hoover: își îndeplinea mereu îndatoririle cu eficiență neobosită și rapiditate și se asigura că toată lumea află de realizările sale. Myron Herrick, destoinicul ambasador american la Paris, a făcut și el tot felul de isprăvi eroice în Franța aflată sub ocupație, fără ca posteritatea să-i fie recunoscătoare, dar asta pentru că nici nu avea nevoie să-i mulțumească cineva. În schimb, Hoover se asigura cu meticulozitate că fiecărei fapte bune asociate cu numele lui i se atribuia o importanță maximă și că era detaliată într-un comunicat de presă.

De fapt, Hoover nu a simțit aproape nimic pentru cei pe care i-a salvat. A refuzat să viziteze locurile unde se distribuiau ajutoare umanitare ori să interacționeze în vreun fel cu victimele nefericite pe care le ajuta. Odată, cînd un asistent l-a condus, candid, la o bucătărie mobilă din Bruxelles, Hoover a dat înapoi. „Să nu care cumva să mai văd așa ceva vreodată!”, s-a răstit el. Celor care l-au cunoscut

li se părea un om total lipsit de sentimente. O cunoștință nota cum vorbea Hoover despre activitățile sale umanitare din Europa fără pic de emoție. „Nu a manifestat nici măcar o dată vreo urmă de emoție și nu mi-a descris în nici un fel tragediile care se petreceau”, povestea prietenul respectiv, uimit.

De asemenea, Hoover nu tolera deloc nimic din ceea ce părea că i-ar putea știrbi din prestigiu. Atunci când un articol din *The Saturday Evening Post* a sugerat – în mod eronat – că biroul din New York al Comisiei pentru Asistență Umanitară din Belgia era de fapt partea cea mai importantă și mai productivă a întregii operațiuni și că adevăratul lider al Comisiei era președintele său american, Lindon Bates, Hoover și-a cam ieșit din pepeni. A trimis în grabă o scrisoare lungă în care afirma că articolul conținea „46 de neadevăruri absolute și 36 de lucruri spuse pe jumătate”, după care le lua pe fiecare pe rând. A dispus ca biroul din New York să nu mai dea nici un comunicat de presă și să ceară aprobare dinainte pentru orice anunț, prin biroul lui Hoover de la Londra, limitându-i astfel serios capacitatea de a atrage donații.

Pentru Hoover, Belgia a fost doar începutul. Noul lui rol în viață era să soluționeze crize. Când a intrat America în război, președintele Woodrow Wilson l-a chemat pe Hoover în țară și i-a cerut să ocupe funcția de administrator al rezervelor naționale de alimente, avînd grijă de toate aspectele legate de producția de alimente a Americii pe timp de război, ca să se asigure că se cultivă suficient, că fiecare cetățean este hrănit pe săturate și că speculanții sînt eliminați. Hoover a născocit sloganul „Hrana va câștiga războiul” și l-a promovat atît de eficient, încît milioane de oameni au rămas cu impresia că Hoover a avut meritul principal în victoria Americii. La sfîrșitul războiului, a fost trimis înapoi în Europa ca să salveze iarăși milioane de oameni care mureau de foame; de data aceasta era șeful Administrației Americane de Întrajutorare. Era cea mai mare provocare de pînă atunci. Hoover răspundea de bunăstarea a 400 de milioane de oameni. A supervizat operațiuni de asistență umanitară în peste 30 de țări. Numai în Germania, Administrația deschisese 35 000 de centre de distribuție a hranei, ce asigurau împreună 300 de mese calde unor oameni care altfel nu ar fi avut ce mânca.

Austria era într-o situație deosebit de dificilă atunci cînd a ajuns Hoover acolo. „Pacificatorii făcuseră tot ce le stătuse în putință să lase Austria fără nici o fărîmă de mîncare”, nota Hoover sec în memoriile sale. (Pentru cineva căruia îi lipsea

cu desăvârșire simțul umorului în viața personală, scrierile sale erau adesea de o ironie mușcătoare.) Hoover estima că Austria avea nevoie de ajutoare alimentare în valoare de 100 de milioane de dolari ca să reziste pînă la următoarea recoltă, dar nu putea strînge nici măcar o mică parte. Statele Unite nu puteau acorda asistență, deoarece legea americană interzicea împrumuturile către state inamice, chiar și după ce nu mai erau inamice. Hoover a găsit soluția: a aranjat ca America să împrumute 45 de milioane de dolari Marii Britanii, Franței și Italiei, iar ele să împrumute acești bani mai departe Austriei, cu condiția ca banii să fie folosiți pentru a cumpăra alimente de la americani. A fost o soluție foarte deșteaptă, care evita înfometarea populației și în același timp îi ajuta și pe fermierii americani să scape de produsele excedentare, dar care a generat, evident, stupoare în rîndul celor trei națiuni aliate ulterior, cînd Congresul a insistat ca ele să ramburseze împrumutul pe care Austria nu fusese în stare să-l plătească. Aliții au arătat că nu ei împrumutaseră propriu-zis banii și că nu le ieșise nimic din toată afacerea asta, în timp ce fermierii americani erau cu 45 de milioane de dolari mai bogați. Însă Congresul, deloc impresionat, a insistat ca ei să plătească. Astfel de acțiuni alimentau prosperitatea Americii, dar nu prea îi creșteau popularitatea sau prestigiul peste hotare.

Nimic din toate acestea nu s-a întors împotriva lui Hoover, pe care părea să nu îl atingă niciodată nimic. De fapt, la o privire mai atentă, ne dăm seama că Hoover nu era chiar așa de eroic și de nobil cum credeau majoritatea contemporanilor săi. Un jurnalist de investigație pe nume John Hamill, într-o carte intitulată *The Strange Career of Mr. Hoover under Two Flags*, afirma că Hoover a profitat personal – și substanțial – de pe urma programului de ajutor alimentar acordat Belgiei. Această acuzație nu a fost dovedită niciodată – poate, trebuie precizat, și pentru că era neîntemeiată –, însă alta, mult mai gravă, era reală. În timpul războiului, ca parte a operațiunilor sale de afaceri, Hoover a cumpărat ilegal substanțe chimice din Germania. Aceasta era o infracțiune extrem de gravă pe timp de război. Remarcabil este că a făcut-o nu pentru că produsele acelea chimice nu s-ar fi găsit în Marea Britanie, ci pur și simplu întrucît cele nemțești erau mai ieftine. Nu i s-a părut că ar fi ciudat din punct de vedere moral să susțină economia germană în timp ce Germania încerca să-i ucidă pe fiii și frații oamenilor cu care el lucra și în mijlocul cărora trăia. Mi se pare extraordinar că, doar cu un deceniu și ceva înainte să devină președinte al Statelor Unite, Herbert Hoover, Marele

Umanitarist, a fost implicat într-o faptă pentru care ar fi putut să fie scos afară, lipit de un zid și împușcat.

În 1919, când și-a încheiat treburile în Europa, Hoover s-a întors de tot în Statele Unite. Locuise 20 de ani în străinătate și se simțea cam străin în propria țară, dar era atât de venerat, încât era curtat de *ambele* partide politice, care îl voiau drept candidat la președinție. S-a scris adesea că Hoover fusese plecat atât de mult timp, încât nici nu mai știa dacă este republican sau democrat. Ei bine, nu e chiar așa. Se înscrisese în Partidul Republican în 1909. Dar e adevărat că nu îl interesa prea tare politica și că nu votase niciodată la alegerile prezidențiale. În martie 1921, a ajuns să facă parte din cabinetul lui Warren G. Harding ca ministru al Comerțului. După moartea subită a lui Harding în 1923, a rămas în aceeași funcție și în mandatul lui Calvin Coolidge.

Hoover a fost sînguincios și destoinic în ambele administrații, dar avea uluitor de puține calități care să-l facă simpatic. Era un om rece, vanitos, irascibil și aspru. Nu le mulțumea niciodată subalternilor și nu îi întreba dacă sînt mulțumiți sau dacă le merge bine. Nu părea să aibă capacitatea de a întreține relații calde sau prietenești. Nu îi plăcea nici măcar să dea mîna cu oamenii. Deși Coolidge avea un simț al umorului cam ca al unui plod ușor înapoiat – una dintre farsele lui preferate era să-i sune pe toți servitorii de la Casa Albă odată, apoi să se ascundă după draperii, ca să se delecteze cu haosul astfel creat –, măcar avea așa ceva. Ceea ce nu se poate spune și despre Hoover. Unul dintre cei mai apropiați asociați ai săi spunea că în 30 de ani nu îl auzise niciodată pe Hoover rîzînd în hohote.

Coolidge nu prea a ținut strîns frîiele statului. Administrația pe care a condus-o a fost, după cum spunea un observator, „înclinată spre trîndăvie”. Secretarul Trezoreriei, Andrew Mellon, și-a petrecut o mare parte din carieră implementînd reduceri de taxe care, în mod convenabil, îl făceau pe el mai bogat. Potrivit istoricului Arthur M. Schlesinger Jr., printr-o singură lege Mellon și-a făcut cadou o reducere de impozit mai mare decît cea de care se bucura aproape toată populația statului Nebraska la un loc. Mellon puneia Fiscul să-i trimită pe cei mai buni oameni ai săi ca să-i pregătească declarațiile de venit astfel încît acesta să pară cît mai mic posibil. Serviabil, șeful Fiscului chiar i-a oferit lui Mellon o listă cu lacune ale legii de care să se folosească acesta. În cuvintele biografului lui Mellon, David Cannadine, Mellon s-a folosit ilegal de poziția sa și pentru a-și promova interesele de afaceri – de pildă, cerîndu-i secretarului de stat

să ajute una dintre companiile sale să obțină un contract de construcții civile în China. Mulțumită acestor manevre, valoarea netă a averii personale a lui Mellon a crescut de peste două ori, ajungând la mai bine de 150 de milioane de dolari cît timp a fost în funcție, iar averea familiei sale, pe care o administra tot el, a depășit două miliarde de dolari.

Prin 1927, Coolidge nu lucra decît vreo patru ore și jumătate pe zi – „un program mult mai lejer decît al celor mai mulți președinți, ba chiar decît al majorității oamenilor”, cum spunea odată specialistul în științe politice Robert E. Gilbert –, iar în mai tot restul zilei trăgea la aghioase. „Nu am văzut nici un alt președinte”, își amintea aprodul de la Casa Albă, „care să doarmă așa de mult”. Cînd nu trăgea cîte un pui de somn, stătea adesea cu picioarele sprijinite de un sertar deschis al biroului (obicei pe care l-a avut toată viața) și căsca gura la mașinile care treceau pe Pennsylvania Avenue.

Toate acestea îl plasau pe Herbert Hoover într-o poziție ideală pentru a se afirma în afara ariilor sale oficiale de competență și nimic nu îi plăcea mai mult decît să cucerească noi teritorii administrative. Și-a băgat nasul peste tot – în conflicte de muncă, în reglementarea posturilor de radio, în stabilirea unor rute aeriene, în supervizarea împrumuturilor externe, în descongestionarea traficului, în distribuția drepturilor privind apa de-a lungul principalelor cursuri, în prețul cauciucului, în implementarea normelor privind igiena copiilor și în multe altele care păreau adesea doar tangențial legate de comerțul intern. Colegii săi au început să-l poreclească „ministrul Comerțului și subsecretarul Tuturor Celorlalte”. Atunci cînd au fost introduse autorizațiile pentru piloți, tot departamentul lui Hoover a fost cel care le-a emis. Atunci cînd un impresar dichisit de pe Broadway, pe nume Earl Carroll, a adresat public o invitație elevelor de liceu să vină să dea probe pentru spectacolele sale îndrăznețe, lui Hoover i-a cerut ajutorul o organizație intitulată Mamele din America (și l-a și primit). Atunci cînd AT&T a vrut să facă o demonstrație a unei noi invenții numite televiziune, Herbert Hoover a fost cel așezat în fața camerei. În primăvara anului 1927 și-a găsit timp chiar și să scrie un articol pentru *The Atlantic Monthly* despre modalitatea de a îmbunătăți piscicultura țării. („Vreau să menționez un fapt, să observ o situație, să descriu un experiment, să definesc o propunere, să formulez un protest și să le argumentez pe toate”, scria el în deschiderea articolului, dovedind că nici un amănunt nu avea cum să scape afectării sale aiuritoare.) Cînd nu rezolva problemele națiunii, străbătea țara în lung și-n lat ca să

primească tot felul de distincții. De-a lungul vieții sale, a primit peste cinci sute de premii, inclusiv diplome de onoare de la 85 de universități.

Coolidge nu prea îl avea la inimă pe Hoover. Nu simpatiza el mai pe nimeni, dar se pare că pe Hoover chiar nu îl înghițea deloc. „Individul ăsta mi-a oferit șase ani tot felul de sfaturi pe care nu i le-am cerut – și toate au fost proaste!”, a mîrîit printre dinți Coolidge la un moment dat, cînd a venit vorba de Hoover. În aprilie 1927 Coolidge i-a nedumerit pe toți cu o declarație în care afirma că Hoover nu va fi niciodată numit în funcția de secretar de stat. Titlul de pe prima pagină a cotidianului *The New York Times* din 16 aprilie 1927 proclama:

CAPITALA NELĂMURITĂ
DE STATUTUL LUI HOOVER
ÎN RELAȚIILE CU PREȘEDINTELE

CASA ALBĂ DECLARĂ CĂ EL
NU VA FI SECRETAR DE STAT,
NICI MĂCAR ÎN CAZUL ÎN CARE KELLOGG DEMISIONEAZĂ

Toți comentatorii politici din țară se întrebau de ce a dat Coolidge această declarație și de ce a vrut să fie atît de decisiv. Cum Hoover nu dăduse semne că și-ar dori funcția respectivă, iar cel care o ocupa în momentul acela, Frank B. Kellogg, nu părea că ar dori să renunțe la ea, aceștia erau la fel de uluiți ca toată lumea.

Cu un dispreț nimicitor, Coolidge îl numea pe neobositul său ministru al Comerțului „Băiatul-Minune”, dar, oricît l-ar fi luat peste picior, se bucura că are pe cineva care să facă mare parte din treabă în locul lui. Iar acum, cînd fluviul Mississippi se revărsa ca niciodată pînă atunci, tot la Herbert Hoover a apelat și el. La o săptămînă după ce a făcut enigmatică promisiune că nu îl va promova pe Hoover în funcția de secretar de stat, președintele Coolidge l-a numit în fruntea programului de asistență umanitară, ca să ia măsuri în situația de urgență care apăruse. În rest, Coolidge nu a mai mișcat un deget. Nu a vrut să viziteze zonele inundate. Nu a vrut să aloce fonduri federale și nici să convoace o ședință extraordinară a Congresului. Nu a vrut să solicite populației să facă donații la postul național de radio. Nu a vrut să-i transmită umoristului Will Rogers un mesaj de încurajare pe care Rogers să-l citească la radio. Nu a vrut nici măcar să ofere 12 fotografii cu autograf care să fie vîndute la licitație în beneficiul victimelor inundațiilor.

Hoover și-a stabilit oficial cartierul general la Memphis, dar în următoarele trei luni îl vedeai peste tot – ba la Little Rock, ba la Natchez, ba la New Orleans, ba la Baton Rouge. Oriunde era nevoie de un om cu demnitate, își făcea apariția Hoover. Ca să-i dăm cezarului ce-i al cezarului, afișa un aer de lider care președintelui îi lipsea. El a fost cel care s-a adresat națiunii la radio. „Este greu de descris în cuvinte forța cu care se revarsă fluviul Mississippi”, spunea Hoover de la Memphis.

Nu pare destul de impresionant să spun că acesta curge de zece ori mai impetuos decât Niagara, la doar două străzi de locul în care mă aflui acum. Poate că este mai impresionant să spun că la Vicksburg zona inundată e lată de doi kilometri și apa are 15 metri adâncime, curgând cu o viteză de zece kilometri pe oră. Asta înseamnă că 200 000 de oameni sînt nenorociți. Mii de oameni au rămas în locuințele lor acolo unde apa încă nu a ajuns la etaj... Aceasta este situația disperată a unei bătălii pierdute.

Dar avea să fie și mai rău. În următoarele două săptămîni, numărul persoanelor rămase fără un acoperiș deasupra capului avea să atingă cifra de jumătate de milion. Totuși, Hoover se simțea ca peștele în apă. Avea de soluționat o criză majoră și deținea autoritatea de a instrui și a mobiliza oameni din tot felul de departamente și agenții – Crucea Roșie, Institutul de Meteorologie, Serviciul Public de Sănătate, Paza de Coastă, Departamentul pentru Veterani, Comisia Interstatală pentru Comerț, serviciul național al farurilor și încă vreo zece sau mai multe – și de a interveni direct în treburile a patru ministere importante: Agricultură, Marina Militară, Război și Trezorerie. În afară de președinte, nu mai controlase nimeni atît de multe lucruri simultan. Nici un aspect al operațiunilor nu scăpa atenției sale concentrate. A autorizat organizarea a 154 de tabere pentru refugiați și a dat instrucțiuni riguroase privind modul în care trebuia amplasată și gestionată fiecare dintre ele: corturile trebuiau să fie de 5,5 pe 5,5 metri, dispuse în șiruri ordonate de-a lungul unor străzi care să aibă o lățime de fix 7,6 metri, cu culoare late de trei metri din două în două rînduri de corturi. (În realitate, din motive practice legate în principal de structura terenului, nu s-a atins aproape nicăieri o asemenea perfecțiune geometrică.) Cantitățile de alimente, tipurile de distracții, gradul de îngrijire medicală și toate celelalte detalii ale vieții dintr-o tabără de refugiați au fost prescrise în aceeași manieră, deși indicațiile sale nu au fost respectate prea des. În mod uimitor, Hoover considera că în tabere este minunat. Pentru mulți dintre oamenii care ajungeau acolo,

insista el, „asta era prima vacanță adevărată pe care o avuseseră vreodată”. Nu uitați că era vorba despre oameni care tocmai pierduseră totul.

Ca și în Europa, Hoover nu se simțea în largul lui cu oamenii pe care fusese trimis să-i salveze. În special nu îi putea suferi pe locuitorii Louisiane de etnie cajun, despre care credea că „seamănă leit cu țăranii francezi”. Hoover era exasperat mai ales de numărul mare al persoanelor de etnie cajun care ignorau în mod repetat îndemnul de a se muta în locurile unde terenul era mai înalt. Un fermier a trebuit să fie „salvat” de șase ori. Într-o noapte, în Melville, Louisiana, după ruperea unui dig de pe râul Atchafalaya, zece oameni și-au pierdut viața pentru că nu plecaseră atunci când li s-a spus – nouă din aceeași familie: o femeie și cei opt copii ai ei. Pentru Hoover asta nu era atît o tragedie, cît mai degrabă o sursă de iritare. „Am ajuns la concluzia că un cajun nu se mută pînă nu îi ajunge apa sub pat”, scria el.

Nici cei de etnie cajun nu prea se omorau după el. În apropiere de Caernarvon, Louisiana, un bărbat înarmat cu o pușcă a tras asupra bărcii cu care trecea pe acolo Hoover, după care s-a făcut nevăzut în pădure înainte să pună cineva mîna pe el. Animositatea omului era, poate, de înțeles. Grupul din care făcea parte Hoover inspecta un dig care avea să fie aruncat în aer pentru a devia apele și a feri astfel orașul New Orleans de inundații – acțiune considerată nenecesară de multă lume. După ruperea unor diguri mai spre nord, nivelul apelor fluviului deja mai scăzuse, eliminînd orice amenințare imediată sau probabilă la adresa orașului, însă, chiar și așa, s-a luat decizia ca digul să fie aruncat în aer. Au fost sacrificate două colectivități numeroase pentru ca oamenii de afaceri din New Orleans să poată sta liniștiți. Orașul New Orleans le-a promis celor afectați că vor fi despăgubiți pînă la ultimul cent. Nu a fost așa.

Ca întotdeauna, Hoover își făcea reclamă clipă de clipă. Călătorea prin Sud într-un tren privat, care avea și un vagon dedicat exclusiv operațiunilor de presă. De aici a emis o mulțime de comunicate, axate mai ales pe viziunea și sîrguința lui Hoover. De asemenea, avea grijă ca fiecare senator republican să primească o copie a articolelor care îl laudau. Dacă vreun ziar, oricît de mărunț, pune la îndoială sau critica eforturile lui, îi trimitea o scrisoare plină de reproșuri. Uneori pe mai multe pagini.

Hoover se lăuda că nu au murit decît trei oameni în timpul inundațiilor după ce a preluat el controlul („printre care și un gură-cască excesiv de curios”), dar în realitate au fost cel puțin 150 de victime, poate chiar mult mai multe. În

final, eforturile sale nu au avut nici pe departe un succes răsunător. Fondurile de ajutorare au fost adesea irosite sau direcționate greșit. Proviziile le erau încredințate de obicei celor mai mari proprietari funciari, care trebuiau să le distribuie celor ce locuiau pe terenurile deținute de ei; unii proprietari îi puneau fără scrupule pe chiriași să plătească pentru provizii sau le păstrau pentru ei. Lui Hoover i se aduceau adesea la cunoștință cazuri de abuzuri, dar el le ignora de fiecare dată. Taberele de refugiați nu erau confortabile și mîncarea era adesea așa de sărăcicioasă și de nesănătoasă, încît mulți dintre refugiați dezvoltau tot felul de boli, cum ar fi pelagra. Dar asta nu se menționa în comunicatele de presă ale lui Hoover.

Totuși, pentru restul lumii, inundațiile de pe valea fluviului Mississippi nu au făcut decît să întărească reputația de gigant a lui Herbert Hoover, generînd convingerea că el avea să fie următorul candidat al republicanilor la funcția de președinte. „Este aproape inevitabil”, i-a spus el modest unui prieten.

În mod normal, inundațiile de pe valea fluviului Mississippi nu l-ar fi îngrijorat pe Charles Lindbergh, dar s-a întîmplat ca acestea să coincidă cu un culoar larg de vreme foarte proastă care îi tăia calea. O furtună de proporții uriașe întuneca cerul pe o suprafață imensă din Vestul Mijlociu și în sud-vest, generînd tornade care se roteau ca niște sfirleze demonice pe teritoriul a opt state, din Texas pînă în Illinois. În Poplar Bluff, Missouri, 80 de oameni au murit și 350 au fost răniți atunci cînd o tornadă a măturat centrul orașului. Tornadele au mai făcut vreo zece victime și în alte locuri din Missouri, multe alte decese fiind înregistrate în Texas, Arkansas, Kansas, Louisiana și Illinois. La St. Louis, vînturile puternice au provocat pagube majore, făcînd și o victimă („un negru”, scria solemn *The New York Times*), lovită de dărîmături. În Wyoming, trei oameni surprinși de un viscol au murit de frig. În total, furtuna a ucis 228 de oameni și a rănit 925 în numai două zile.

În St. Louis, în dimineața sosirii lui Lindbergh, vîntul era mai potolit, dar se lăsase o ceață groasă. La meciul de baseball dintre St. Louis Browns și New York Yankees, care avea loc în ziua aceea pe Sportman's Park, jucătorii se plîngeau că nu văd nici la trei metri în fața lor. Mă rog, Babe Ruth vedea totuși destul de bine, căci a reușit să ajungă la a doua bază și a înscris și un *homerun*, al optulea din acel sezon, care era abia la început. Nimeni nu bănuia deocamdată

ce vară extraordinară va avea acest jucător. Yankees au câștigat meciul cu 4-2.

În timp ce partea de est a statului Missouri era învăluită într-o ceață rece și umedă, Chicago era afectat de un val de caniculă, în timp ce Colorado și statele din Podișul Preriilor erau îngropate de ninsori abundente. În Nebraska, în mod bizar, ninge în mai multe zone ale statului, pe când în colțul sud-vestic era înăbușitor de cald, înregistrându-se chiar și două tornade. Nu se mai pomenise o vreme așa de schimbătoare și de ciudată. Euforic, Lindbergh părea să nu ia seama la nimic din toate acestea. Dacă i-a fost greu să găsească aerodromul Lambert prin ceață, nu a spus asta niciodată. De fapt, nu a menționat nici un cuvânt despre vremea proastă în nici unul dintre textele sale în care descria acele zile pline de evenimente – a mărturisit doar că s-a bucurat că e furtună pentru că din cauza ei ceilalți aviatori din New York nu au putut decola înainte să ajungă și el acolo. Se pare că nici atunci, nici mai târziu nu i-a trecut prin cap că el a fost poate singurul om de pe tot teritoriul Statelor Unite care a avut îndrăzneala să zboare cu avionul.

La St. Louis, Lindbergh s-a dat mare cu avionul lui nou-nouț în fața celor care îl sponsorizaseră, a tras un pui de somn, a înfulecat o friptură și patru ouă la Louie's Café, lângă aerodrom, apoi a decolat din nou, îndreptându-se de data asta către New York. Reușind să ajungă la St. Louis, realizase deja două lucruri impresionante: devenise primul om care a survolat Munții Stîncoși noaptea și stabilise un record pentru cel mai lung zbor fără escală efectuat de un pilot american fără altcineva la bord. Acum, dacă totul mergea conform planului și ajungea cu bine la New York, avea să bată și recordul pentru cel mai rapid zbor de pe o coastă a Americii pe cealaltă. În mod remarcabil, asta se întâmpla tocmai când, pe coasta de est, din cauza ceții groase, păsările migratoare nu se aventuraseră să-și continue drumul, iar oamenii îi căutau în zadar pe Nungesser și Coli. Nici un aviator din estul Statelor Unite nu avea de gând să plece nicăieri. Francesco de Pinedo, care voia să-și continue gloriosul tur al Americii cu alt avion, a încercat de trei ori să zboare de la New York la Philadelphia, dar de fiecare dată a fost întors din drum de ploaia torențială și plafonul jos de nori.

În mod logic, vremea care îi împiedica pe aviatorii din New York să decoleze ar fi trebuit să-l împiedice și pe Lindbergh să răzbată, dar, aparent, în cazul lui nu se aplicau regulile normale ale vieții. Cel puțin deocamdată, Charles Lindbergh părea să fi devenit cumva nemuritor.

Capitolul 4

Pentru un străin care vizita America prima oară în 1927, lucrul cel mai izbitor era bunăstarea uluitoare a oamenilor. Americanii erau poporul care o ducea cel mai bine din toată lumea. În locuințele americanilor sclipeau tot felul de aparate moderne de uz casnic și bunuri de consum de folosință îndelungată – frigidere, radiouri, telefoane, ventilatoare, aparate de ras electrice – care aveau să devină ceva obișnuit în alte țări abia peste o generație sau mai mult. Dintre cele 26,8 milioane de familii americane, 11 milioane dețineau câte un fonograf, zece milioane aveau mașină, 17,5 milioane aveau telefon. În fiecare an, în America se cumpărau mai multe telefoane noi (781 000 în 1926) decât existau în Marea Britanie în total.

42% din tot ce se producea în lume provenea din Statele Unite. În America se realizau 80% din totalul filmelor la nivel mondial și 85% dintre mașini. Numai în Kansas erau mai multe mașini decât în Franța. Într-o vreme când bogăția unei națiuni se măsura în funcție de rezervele sale de aur, America deținea jumătate din cantitatea de aur existentă pe glob, deci cam cât tot restul lumii la un loc. De-a lungul istoriei, nici o țară nu mai fusese vreodată atât de bogată – și devenea și mai bogată pe zi ce trecea, într-un ritm de-a dreptul amețitor. Tranzacțiile de la bursă, deja în plin avânt, aveau să crească cu o treime în 1927, într-o „orgie de speculații nebunești”, cum avea să spună mai târziu Herbert Hoover, dar în primăvara și vara anului 1927 nici el, nici alții nu își făceau încă griji.

America pe care a traversat-o în zbor Charles Lindbergh în mai 1927 era, evident, foarte diferită de America de astăzi. În primul rând, era mai puțin aglomerată și vizibil rurală. Cu o populație de aproape 120 de milioane de locuitori, în Statele Unite trăiau atunci cam 40% din numărul americanilor de astăzi. Jumătate din acești 120 de milioane de oameni încă locuiau la ferme sau în orașe mici, față de doar 15% astăzi, așa că balanța înclina mult mai mult în favoarea zonelor rurale.

Orașele mari erau, în ansamblu, încântător de compacte: încă nu dezvoltaseră undele de șoc ale dispersiilor suburbane de astăzi. Iar în general, nici nu erau legate de drumuri

importante. În 1927, cînd oamenii călătoreau sau cînd expediau mărfuri, încă foloseau aproape exclusiv trenul. Nu prea vedeai aproape nicăieri șosele asfaltate. Pînă și noua Lincoln Highway – care se autointitula, mîndră, prima șosea transcontinentală din lume – avea o singură porțiune mai mare ce era asfaltată continuu, de la New York City pînă în vestul statului Iowa. De acolo pînă la San Francisco, mai găseai asfalt doar pe jumătate din distanță. În Nevada era „mai mult ipotetică”, după cum spunea cineva, neexistînd nici borne pe marginea drumului care s-o marcheze măcar teoretic. Ici și colo începeau să mai apară și alte șosele, mai scurte, ca Jefferson Highway și Dixie Highway, dar acestea erau doar niște noutăți curioase, nu niște adevărate semne ale unei noi ere. Atunci cînd oamenii își imaginau viitorul transportului pe distanțe lungi, nu se gîndeau la șosele, ci la avioane și dirijabile uriașe care să facă legătura între centrele marilor orașe.

Iată de ce Premiul Orteig era pus la bătaie pentru un zbor epopeic, și nu pentru o întrecere rutieră. Tot de asta pe zgîrie-norii din vremea aceea au început să fie instalate catarge – să poată fi ancorate de ele dirijabilele. Se pare că nici unui arhitect nu i-a trecut prin cap că asta era, evident, o idee foarte proastă – închipuiți-vă cum ar fi fost dacă *Hindenburg* s-ar fi prăbușit cuprins de flăcări în Times Square. Chiar și la ancorările de rutină, dirijabilele trebuiau adesea să arunce anumite cantități de apă de balast ca să-și mențină stabilitatea și este puțin probabil că oamenilor care ar fi trecut pe dedesubt le-ar fi convenit să li se toarne mereu în cap niște apă de santină.

O altă posibilitate de a aduce pasageri în orașele mari era aerodromul de pe zgîrie-nori, cu piste prelungite în consolă dincolo de marginile acoperișului aflat la mare înălțime sau construite astfel încît să lege cîte două clădiri. Un arhitect vizionar a născocit planul de a construi un soi de masă uriașă care să aibă patru zgîrie-nori pe post de picioare și o platformă de aterizare de patru acri cocoțată pe ei. *The New York Times* avea o fantezie mai personalizată. „Elicopterul și giroscopul îi vor permite omului să aterizeze și să decoleze de pe o platformă instalată chiar în fața ferestrei sale”, declara cu convingere și plin de speranță un editorial despre viitorul apropiat.

Faptul că nici una dintre aceste soluții absolut irealizabile – din punct de vedere ingineresc, arhitectonic, aeronautic, financiar, în ceea ce privește siguranța și reglementările din domeniul construcțiilor sau din orice alte considerente – părea să nu conteze absolut deloc. Era o epocă

ce nu tolera ca fanteziile sale să fie tulburate de probleme practice. Un articol publicat în populara revistă *Science and Invention* profetea sigur pe sine că oamenii de toate vârstele vor călători curînd – cu iuțeala vîntului – pe niște role motorizate, în timp ce Harvey W. Corbett, un arhitect de marcă, declara că zgîrie-norii de sute de etaje vor ajunge efectiv pînă la nori și că oamenii care vor locui la etajele superioare își vor primi masa prin unde radio, fără să explice exact cum își închipuia el că ar funcționa asta. Rodman Wanamaker, magnatul care deținea un lanț de magazine universale și finanța zborul lui Richard Byrd, a sponsorizat o expoziție organizată la New York și intitulată „Orașul de titan”, ce înfățișa o lume a viitorului în care niște turnuri urbane magnifice erau conectate de autostrăzi aeriene ultramoderne, pe cînd cetățenii ajungeau, prin niște tuburi din sticlă, direct în trenuri pneumatice sau alunecau regește dintr-un loc în altul pe niște pasarele rulante. Indiferent ce rezerva viitorul, toată lumea era de acord că avea să fie foarte avansat din punct de vedere tehnologic, inițiat de americani și senzational.

În mod curios, oamenii nu erau la fel de siguri și de prezent. Primul Război Mondial lăsase în urma sa o lume pe care aproape toți o considerau superficială, coruptă și depravată – chiar și aceia care se bucurau de ea tocmai din aceste motive. Era al optulea an de Prohibiție, care constituia un eșec de proporții. Aceasta crease o lume a gangsterilor și a mitralierelor și îi transformase pe cetățenii de rînd în infractori. În New York erau acum mai multe baruri decît înainte de Prohibiție, iar consumul de băuturi alcoolice a rămas prevalent într-un mod atît de transparent, încît primarul Berlinului, aflat în vizită, l-ar fi întrebat pe primarul Jimmy Walker cînd începe Prohibiția. Metropolitan Life Insurance Company raporta în 1927 că acum mureau mai mulți oameni din cauze asociate cu consumul de alcool decît oricînd înainte să se impună Prohibiția.

Decăderea morală era evidentă pretutindeni, chiar și pe ringul de dans. Tangoul, shimmy-ul și charlestonul, cu ritmurile lor insistente și membrele agitate, aminteau de frenezia actului sexual, ceea ce îi alarma pe mulți dintre oamenii mai în vîrstă. Și mai rău era un dans foarte la modă numit *black bottom*, care implica niște ținuturi înainte și înapoi, plus cîte o palmă arsă peste fund – un gest de abandon scandalos axat pe o parte a corpului care ar fi fost mai bine nici să nu existe. Se considera că pînă și „valsul ezitant” are în el ceva senzual care îl face să semene cu un fel de preludiu muzical. Dar cel mai rău dintre toate era jazzul,

pe care mulți îl socoteau un soi de trambulină pentru consumul de droguri și promiscuitate. „Oare din cauza jazzului *sincopat* rimează cu *păcat*?”, se întreba un articol din *Ladies' Home Journal*. Răspunsul era: evident că da. Un editorial din *New York Journal-American* afirma că jazzul este „o muzică bolnăvicioasă, iritantă, care incită la sex”.

Pe mulți îi tulbura faptul că America avea acum cea mai mare rată a divorțurilor din lume după Uniunea Sovietică. (Pentru a profita de asta, în 1927 statul Nevada a redus la trei luni perioada obligatorie de așteptare pînă la pronunțarea divorțului, favorizînd astfel divorțurile „rapide”.)

Îngrijorările vizau mai ales tinerele, care peste tot păreau să se fi dedat unor obiceiuri dezgustătoare. Fumau, beau alcool, își fardau fețele lucioase, purtau tunsori bob (adică își tundeau părul scurt și la același nivel de jur împrejur) și se îmbrăcau cu rochii de mătase care făceau atîta economie la material, că îți tăiau răsuflarea. S-a calculat că la o asemenea rochiță se foloseau, în medie, numai vreo șase metri de material, față de aproape 18 înainte de război. Termenul generic folosit pe vremea aceea cu referire la femeile cărora le plăcea să se bucure de viață era *flapper* – cuvînt apărut în Anglia la sfîrșitul secolului al XIX-lea, care inițial însemna „prostituată”.

Filmele surprindeau cu măiestrie și adesea chiar stimulau în mod activ aerul de delăsare ce caracteriza acele vremuri. Un film, dacă e să ne luăm după afiș, oferea publicului înrobît „fete frumoase din epoca jazzului, băi de șampanie, nopți de chefuri, dezmierdări în lumina vineție a zorilor, toate încununate de un punct culminant senzațional care vă va tăia răsuflarea”. Altul promitea „dezmierdări, alinturi, săruturi inocente, sărutări pasionale, fiice înnebunite de plăcere, mame doritoare de senzații tari”. Nu era nevoie de prea multă imaginație ca să faci legătura între purtarea frivolă a femeii moderne și instinctele criminale ale unei Ruth Snyder. Adesea articolele din ziare afirmau că malefica doamnă Snyder, înainte de a cădea în păcat, fusese mare amatoare de filme la modă.

Disperați, legislatorii au încercat să legifereze probitatea. În Oshkosh, Wisconsin, o lege locală le interzicea partenerilor de dans să se privească în ochi. În Utah, legislatura statului intenționa să le trimită la închisoare pe femei – nu să le amendeze, ci să le închidă – dacă purtau fuste care dezgoleau mai mult de șapte-opt centimetri din picior deasupra gleznei. La Seattle, un grup numit Liga Cărților Curate a încercat chiar să interzică și cărțile de călătorie ale aventurierului Richard Halliburton pe motiv că

„te incită să-ți iei lumea în cap”. În toată țara au fost introduse reglementări cu tentă morală, care, ca și Prohibiția, au fost ignorate aproape peste tot. Erau vremuri disperate pentru oamenii mai conservatori din fire.

Așa că, atunci când a aterizat *Spirit of St. Louis* în Long Island și din el a coborât un tânăr care părea să reprezinte tot ce era modest, virtuos și bun pe lumea asta, mulți americani și-au îndreptat privirile asupra lui, fremătînd de speranță.

Pînă în acest moment Lindbergh părăsise doar „un rival îndepărtat și vag”, cum își amintea mai târziu Clarence Chamberlin. Majoritatea oamenilor care nu aveau treabă cu aviația nici nu auziseră de el. Dar acum a devenit rapid răsfațatul publicului. Cum observa un reporter de la *The New York Times* la numai 24 de ore după sosirea lui: „Lindbergh a cîștigat inimile newyorkezilor cu zîmbetul lui sfios, curajul lui îndărătnic și zborul impetuos de la Pacific pînă aici”. Oamenii se îngrămădeau pe aerodromuri ca să-l vadă cu ochii lor pe cel pe care ziarele îl numeau (spre enervarea lui extremă) „Lindy Norocosul”. În duminica de după sosirea lui, 30 de mii de oameni – cam cîți mergeau la meciurile echipei Yankees – s-au strîns la aerodromul Curtiss, sperînd să-l zărească pe tînărul aviator în timp ce discută cu mecanicii sau meștereste la avion. S-au cocoțat așa de mulți pe acoperișul unui mic atelier de vopsitorie de lîngă hangarul unde se afla *Spirit of St. Louis*, încît construcția s-a năruit sub greutatea lor. Din fericire, nu era nimeni înăuntru în momentul acela și nici unul dintre cei care au căzut nu a suferit răni grave.

Cele două aerodromuri principale din Long Island, Roosevelt și vecinul său, Curtiss, puțin mai mic, nu prea aveau nimic romantic. Erau situate într-un decor anost, semiindustrializat, cu depozite și fabrici scunde printre care se îțeau grădini de zarzavat și cartiere rezidențiale fără personalitate. Chiar și aerodromurile erau strict utilitare. Hangarele și clădirile de serviciu erau rudimentare și nezugrăvite. Parcărilor erau pline de gropi și de bălți maronii. Cum ploua de cîteva săptămîni, aleile din jurul clădirilor erau acoperite de o clisă lucioasă.

Roosevelt era aerodromul mai bun dintre cele două¹, datorită banilor cheltuiți de Rodman Wanamaker pentru tasarea și nivelarea pistei după teribilul accident al lui René Fonck, care avusese loc acolo cu opt luni înainte. Era singura pistă din New York suficient de lungă pentru un avion care ar fi traversat Atlanticul, ceea ce ar fi putut fi o problemă,

deoarece acum îi era închiriată exclusiv lui Wanamaker pentru uzul lui Byrd², însă acesta din urmă a insistat ca pista să poată fi folosită și de ceilalți concurenți. Spre marele lui merit, Byrd a făcut tot ce i-a stat în putință ca să-i ajute pe rivalii săi. De pildă, le dădea și lor, de bunăvoie, buletinele meteo pe care le primea. De asemenea, s-a numărat printre primii care l-au vizitat pe Lindbergh la hangarul lui de pe aerodromul Curtiss, ca să-i ureze succes. În același timp, Byrd era de departe concurentul cu cei mai mari sorți de izbândă și Lindbergh părea, evident, depășit, așa încât Byrd își permitea să fie generos.

În ciuda atenției pe care o primea acum Lindbergh, majoritatea celorlalți aviatori și membri ai echipajelor nu îi dădeau prea multe șanse de reușită. Bernt Balchen, un membru al echipei lui Byrd, își amintea în memoriile sale că în general oamenii considerau că Lindbergh se cam întindea mai mult decât îi era plapuma. Președintele Societății Americane pentru Promovarea Aviației a declarat cu toată sinceritatea că, după părerea lui, nici Lindbergh, nici oricare altul dintre piloți nu au vreo șansă.

În comparație cu operațiunea lui Byrd, cea a lui Lindbergh era într-adevăr surprinzător de discretă. Byrd avea o echipă de 40 de oameni – mecanici, telegrafiști, chiar și personal care să se ocupe de o cantină privată. Lindbergh nu avea nici un fel de ajutoare care să-l aștepte în poziție de drepti la New York. Sponsorii săi din St. Louis au trimis un tânăr pe nume George Stumpf, care nu avea nici o experiență relevantă, în ideea că va face comisioane ori că va fi de folos altcumva. Wright Corporation a asigurat doi mecanici care să-l ajute să facă pregătirile (facea asta pentru toate echipele care foloseau motoare produse de corporație, pentru că era interesul său) și a trimis și un responsabil de PR pe nume Richard Blythe ca să-l asiste în relațiile cu presa, dar considera că Lindbergh este un nume atât de necunoscut, încât i-a cazat pe amândoi în aceeași cameră la Garden City Hotel. În rest, Lindbergh era pe cont propriu. O estimare prudentă a costului pregătirilor lui Byrd avansa suma de 500 000 de dolari. Cheltuielile totale ale lui Lindbergh – avion, combustibil, mâncare, cazare, tot – abia dacă ajungeau la 13 500 de dolari.

Deși Byrd era prea bine-crescut ca să spună ce gândește cu adevărat, probabil că s-a îngrozit de ceea ce a văzut atunci când a trecut pe la Lindbergh. Se vedea de la o poștă că e doar un puști. Nu avea nici un fel de experiență relevantă. Avionul lui nu era dotat cu radio, avea un singur motor –

Byrd a insistat să aibă trei – și era construit de o companie de care nu auzise nimeni. Lindbergh se gîdea să nu își ia la el barcă de salvare și aproape nici un fel de provizii de rezervă. Și, mai ales, își propusese să zboare singur, ceea ce însemna să piloteze o zi și jumătate un avion dificil și instabil, prin furtună și nori și pe întuneric, avînd în același timp și complicata sarcină de a echilibra fluxul de combustibil din cinci rezervoare controlate de 14 supape și să-și găsească drumul pe deasupra unui vid complet lipsit de puncte de reper. Atunci cînd trebuia să-și verifice poziția ori să noteze ceva în jurnalul de bord, avea să fie nevoit să-și împrăștie hîrțile în poală, proptindu-și manșa între genunchi; dacă mai era și noapte, trebuia să țină și o mică lanternă între dinți. Toate astea la un loc erau sarcini care ar fi pus la încercare chiar și o echipă de trei oameni. Oricine avea cît de cît habar despre aviație știa că un singur om nu avea cum să le facă pe toate. Era nebunie curată.

Mai mulți ziariști au încercat să-l facă pe Lindbergh să renunțe la această ambiție sinucigașă, dar și-au răcit gura degeaba.

„Nici nu vrea să audă”, i se plîngea unul dintre ei lui Balchen. „Ce mai, e bătut în cap și încăpățînat ca un catîr!”

Atmosfera de la aerodromuri, își amintea Lindbergh mai tîrziu în autobiografia sa *The Spirit of St. Louis*, era foarte tensionată. Abia trecuseră două săptămîni și ceva de cînd Davis și Wooster își pierduseră viața prăbușindu-se cu avionul în Virginia și nici o săptămînă de cînd Nungesser și Coli erau dați dispăruți. Myron Herrick, ambasadorul Statelor Unite la Paris, declarase în mod public că deocamdată nu era o idee bună ca piloții americani să zboare spre Franța. Acum toți erau oricum ținuți pe loc de vremea rea. Toată situația era foarte frustrantă.

Lindbergh nu numai că era stresat, acum și presa îi dădea tot mai multă bătaie de cap. Reporterii insistau să-i pună întrebări personale care nu aveau nici o legătură cu zborul – Avea vreo iubită? Îi plăcea să danseze? –, care lui i se păreau niște indiscreții deranjante, iar fotografiile nu pricepeau de ce nu îi lasă să-l pozeze în timp ce se relaxează ori se prosteste cu ceilalți aviatori sau cu mecanicii. Pînă la urmă, ei nu încercau decît să-l facă să pară normal. La un moment dat, doi dintre ei au dat buzna în camera lui de la Garden City Hotel, sperînd să-l surprindă bărbierindu-se ori făcînd *altceva* care să sugereze cît de cît că era un băiat normal și simpatic.

Pe 14 mai, a venit mama lui Charles de la Detroit ca să-i ureze drum bun. Cam fără tragere de inimă, au acceptat să fie fotografiați, stînd țepeni unul lîngă altul, ca doi oameni care abia atunci se cunoscuseră. Doamna Lindbergh i-a refuzat cu îndîrjire pe jurnaliștii care o rugau să-l sărute ori să-l îmbrățișeze pe fiul ei, explicîndu-le că se trag „dintr-o rasă nordică ce este mai rezervată”, lucru total neadevărat în cazul ei. Doar l-a bătut ușurel pe fiul ei cu palma pe umăr, spunînd: „Baftă, Charles”, adăugînd apoi sumbru: „Și adio”. *Evening Graphic*, nelăsîndu-se descurajat de sfiala lor, a creat o compozografie emoționantă pentru cititorii săi în care capul lui Charles și cel al mamei sale erau lipite pe corpurile unor modele mai convingătoare – deși nici un grafician nu a putut corecta strania absență a oricărei emoții din privirea mamei și a fiului.

Se afirma că toți concurenții americani – Lindbergh cu *Spirit of St. Louis*, Byrd cu *America*, Chamberlin și Acosta cu *Columbia* lui Bellanca – erau gata de decolare, așa că mulți au presupus că urmau să pornească împreună în momentul în care se îndrepta vremea și că traversarea Atlanticului avea să fie acum o întrecere între cele trei echipaje. În realitate, fără ca Lindbergh și restul lumii să știe, lucrurile nu mergeau prea bine în celelalte două tabere. În mod ciudat, Byrd ezita să mai zboare spre Paris. Tot testa și retesta la nesfîrșit fiecare dintre sistemele avionului, spre perplexitatea echipajului său și spre exasperarea lui Tony Fokker, năzurosul proiectant al avionului, care mai că-și smulgea părul din cap. „Mi se părea că se folosește de orice pretext ca să tot amîne”, își amintea Fokker în autobiografia sa, patru ani mai tîrziu. „Am început să mă întreb dacă Byrd voia cu adevărat să efectueze zborul transatlantic.” Spre surprinderea tuturor, Byrd a fixat inaugurarea oficială a avionului – cu discursuri sforăitoare și avionul acoperit cu steaguri – pentru sîmbătă, 21 mai, ceea ce însemna că nu putea pleca înainte de weekend chiar dacă se îndrepta vremea.

În tabăra *Columbiei*, atmosfera era și mai mohorîță – și asta numai și numai din cauza firii sucite și ostile a lui Charles A. Levine. Fiul unui comerciant de deșeuri revalorificabile, Levine făcuse bani după Primul Război Mondial cumpărînd și vînzînd tuburi de cartușe, ce puteau fi reciclate, recuperîndu-se alama din care erau făcute. După ce a început să fie interesat de aviație, s-a ales, inevitabil, cu porecla de „Samsarul Zburător”. În 1927 susținea că averea lui se ridică la cinci milioane de dolari, deși mulți care îi văzuseră casa modestă de lemn din cartierul Belle Harbor din

Rockaway, la capătul mai puțin elegant al zonei rezidențiale din Long Island, bănuiau că le cam înflorește.

Levine era chel, certăreț, îndesat și înalt cam de 1,60. Purta costume la două rînduri, cu dungi și pălării cu boruri late, ca gangsterii. Avea mintea ageră și privirea vigilentă a unui om care vrea să fie mereu pe fază. Zîmbetul său era de fapt o grimasă. Tocmai își sărbătorise a treizecea aniversare.

Marile sale cusururi erau incapacitatea patologică de a fi sincer cu oamenii – Levine părea uneori să mintă doar de dragul de a minți – și o dificultate la fel de mare de a face distincție între ceea ce este legal și ceea ce e ilegal. Avea tendința fatală de a-i îndepărta și adesea chiar de a-i înșela pe partenerii săi de afaceri. Prin urmare, era tot timpul dat în judecată. Tot problemele legale aveau să-i vină de hac și de data asta.

Problema imediată a lui Levine era că nu putea să-l sufere pe pilotul lui principal, Clarence Chamberlin. Era foarte ciudat avînd în vedere că Chamberlin era un tip de treabă, prietenos și un aviator de prima mînă. Însă era extrem de placid. La el, singurul zvîc era în felul cum se îmbrăca. Îi plăceau papioanele vesele și șosetele lungi cu model ecosez în culori contrastante, purtate la pantaloni scurți, dar în rest era aproape chinuitor de rezervat.

Scos din sărite de lipsa de dinamism a lui Chamberlin, Levine a aranjat să-l înlocuiască cu altcineva, fără măcar să se ascundă. „Voia să scape de mine pentru că nu aveam «față de star de cinema» și nu aș fi dat bine pe ecran după marea aventură”, își amintea Chamberlin vesel în autobiografia lui.

În ciuda protestelor lui Giuseppe Bellanca, căruia îi plăcea de Chamberlin și îl admira foarte mult, Levine l-a ales ca pilot prim pe Lloyd Bertaud, un tip voinic și mai extrovertit. Bertaud era, fără discuție, un pilot bun și neînfricat. În copilărie, în California, își construise singur un planor și îl testase – cu succes, deși cam nechibzuit – aruncîndu-se în gol de pe o faleză înaltă. De asemenea, încerca să-și facă publicitate cu orice preț. Cea mai inspirată cascadorie a lui a fost să se însoare în timp ce pilota un avion, cu un pastor ghemuit între el și toleranta lui mireasă. Evident că aceste înclinații erau tocmai pe sufletul lui Levine.

Așadar, Bertaud s-a alăturat echipei *Columbiei*. Cum din echipă făcea parte și Bert Acosta, asta însemna că Levine avea mai mulți piloți decît încăpeau în avion. Levine i-a chemat pe Acosta și pe Chamberlin și i-a informat că încă nu se decisese care dintre ei să zboare spre Paris în calitate de copilot al lui Bertaud. Avea să hotărască asta dînd cu banul în

dimineața zborului. Acosta s-a holbat la el, nevenindu-i să-și creadă urechilor, apoi a plecat la echipa lui Byrd, în capătul celălalt al aerodromului. După care Bertaud a declarat că oricum nu îl voia pe Chamberlin, insistând să-și aleagă singur copilul. Bellanca a zis că n-o să-și lase avionul să decoleze dacă nu e și Chamberlin la bord.

În 1927 Giuseppe Bellanca avea 41 de ani, fiind deci cu mult mai în vîrstă decît aproape toți ceilalți care erau implicați în zborurile peste Atlantic. Mărunțel de statură (avea doar 1,54 metri), rezervat și amabil, acesta crescuse în Sicilia, unde tatăl lui avea o moară, și studiasse ingineria la Institutul Tehnic din Milano, unde a început să-l intereseze aviația. În 1911, Bellanca a emigrat în Brooklyn împreună cu familia lui numeroasă – părinții plus opt frați și surori. În pivnița noii lor case, a construit un avion. Mama sa a cusut pînza de in; tatăl lui l-a ajutat cu tîmplăria. După aceea l-a dus pe un cîmp și a învățat singur să zboare, făcînd la început doar cîte un salt precaut, apoi crescînd treptat lungimea și durata acestora, pînă cînd s-a desprins efectiv de sol. Bellanca era un proiectant genial și inovator. Avioanele lui au fost printre primele din lume care au folosit motoare răcite cu aer și cockpit acoperit (din motive de aerodinamică, nu pentru confortul ocupanților) și care au aplicat principiile aerodinamicii în toate aspectele legate de designul exterior. Montanții de pe avionul lui Bellanca nu doar susțineau aripa, ci chiar creșteau portanța sau, cel puțin, minimizau rezistența. Așadar, avionul lui Bellanca era probabil, pentru dimensiunile sale, cel mai bun din lume.

Din nefericire, Bellanca nu avea deloc simțul afacerilor, chinuindu-se mereu să facă rost de fonduri. O vreme, a fost proiectant pentru Wright Corporation, dar apoi Wright s-a hotărît să nu se mai ocupe de construcția de aparate de zbor și să se axeze pe motoare, așa că, probabil spre oroarea lui Bellanca, compania i-a vîndut avionul iubit lui Charles Levine. Fiind singurul model demonstrativ, omul Bellanca nu prea avea de ales, trebuind să însoțească avionul Bellanca. Și așa a început scurta și nefericita lui relație cu Charles Levine.

Toți cei din echipa lui Levine se ciondăneau acum încontinuu. Levine insista ca avionul să aibă și un radio, nu pentru siguranță, ci pentru ca aviatorii să transmită rapoarte navelor care treceau prin zonă, pe care el le putea vinde apoi profitabil ziarelor. Pentru a facilita un astfel de contact, Levine voia ca avionul *Columbia* să urmeze principalele rute maritime, și nu marea rută circulară (traversarea cea mai scurtă și mai directă), mărind atît distanța, cît și gradul de risc al proiectului. Bellanca, de obicei blajin din fire, și-a ieșit din

pepeni. Un radio, susținea el, ar fi însemnat o greutate în plus pe care nu și-o permiteau, crea un pericol de incendiu și putea să dea peste cap busolele avionului. Oricum, cei de la bord aveau să fie prea ocupați cu zborul ca să mai apuce să scrie pentru ziare descrieri voioase ale aventurilor lor. De cel puțin patru ori, Levine a ordonat echipei de la sol să instaleze un radio și de fiecare dată Bellanca a pus să fie demontat – operațiune care l-a costat pe Levine câte 75 de dolari cu fiecare ocazie și care îl făcea să tune și să fulgere.

Cu puțin timp înainte de ziua stabilită a plecării, Levine a turnat gaz peste foc, înmînîndu-le lui Bertaud și lui Chamberlin niște contracte pe care trebuiau să le semneze. De câteva săptămîni le tot promitea că o să le dea jumătate din toate cîștigurile obținute în urma zborului și că o să le facă și cîte o asigurare de viață generoasă, ca să aibă din ce trăi văduvele lor în caz că și-ar fi pierdut viața în încercarea de traversare a oceanului, însă documentul pe care îl întocmise acum nu pomenea nici de una, nici de alta. Menționa în schimb că toți banii cîștigați aveau să-i revină lui Levine și că timp de un an după efectuarea zborului urmau să-i cedeze acestuia în totalitate dreptul de a le gestiona viața. Levine era singurul care avea să decidă aspectele legate de promovare, rolurile din filme, turnee și alte astfel de angajamente. Din aceste cîștiguri, Levine avea să-i dea fiecăruia câte 150 de dolari pe săptămîină, plus niște „bonusuri” neprecizate, cînd credea el de cuviință. Luat la întrebări despre asigurarea de viață, Levine a zis că o să se mai gîndească după ce Bertaud și Chamberlin semnează contractele. Nici bine nu le spusese că le ia toți banii cîștigați de ei, că Levine i-a informat pe reporteri că „fiecare bănuț din premiul oferit le va reveni piloților de pe *Columbia*”.

Bertaud, scos cu totul din țîțîni de permanenta duplicitate a lui Levine, și-a găsit un avocat pe nume Clarence Nutt, care a solicitat un ordin de interdicție care să-l împiedice pe Levine să trimită undeva avionul pînă ce nu se rezolva problema cu asigurarea de viață și se încheia un contract echitabil. S-a stabilit ca înfățișarea la tribunal să aibă loc pe 20 mai – dată care avea să se dovedească a fi de rău augur pentru toți cei implicați. Dovedind că imprevizibilitatea sa aproape că nu avea limite, Levine spunea acum că o să-i dea lui Lindbergh 25 000 de dolari ca să-l însoțească la Paris. Politicos, Lindbergh a răspuns că în avionul lui nu era loc și pentru pasageri.

Partea bună era că Lindbergh se trezise brusc că rămăsese singurul concurent, cel puțin pînă la sfîrșitul săptămîinii, dacă vremea era îngăduitoare. În sfîrșit începea

să-și câștige și el adepți. După ce a lucrat o săptămână cu Lindbergh, Edward Mulligan, unul dintre mecanicii repartizați să-l ajute, a alergat într-un suflet la un coleg, exclamând, cu un amestec de entuziasm și uimire: „Joe, pe cuvântul meu, băiatul ăsta o să reușească! Să vezi dacă nu!”.

1. Aerodromul era botezat după Quentin Roosevelt, fiul lui Theodore Roosevelt, care murise într-o luptă aeriană în Primul Război Mondial. Lindbergh îl cunoscuse, cel puțin tangențial. Învățaseră amândoi în aceeași perioadă la Sidwell Friends School din Washington, deși Roosevelt era cu cinci ani mai mare.
2. În afară de Wanamaker, Byrd era susținut și de John D. Rockefeller, de National Geographic Society și, în mod interesant, de Dwight Morrow, viitorul socru al lui Charles Lindbergh.

Capitolul 5

Vremea a rămas îngrozitoare, nu doar la New York, ci pretutindeni. La Washington, DC, pe 14 mai, o tornadă cu diametrul de 15 metri la bază a atins solul la cimitirul Prospect Hill, înaintînd haotic pe Rhode Island Avenue, smulgînd copaci din pămînt și lăsîndu-i pe oameni cu gura căscată, risipindu-se cam la un minut după ce se formase. Mai spre vest, viscole neobișnuite pentru această perioadă a anului au luat multe regiuni prin surprindere. În Detroit, un meci între Tigers și Yankees a fost amînat din cauza ninsorii – cea mai tîrzie dată la care s-a întîmplat asta vreodată la un meci de baseball din liga întîi. De-a lungul cursului mijlociu și inferior al fluviului Mississippi ploua fără încetare.

Francesco de Pinedo, care își reluase turneul prin America, a ajuns din Memphis la Chicago cu cinci ore întîrziere din cauza vremii proaste. Turneul său devenise din ce în ce mai stînjenitor pentru gazdele sale deoarece mitingurile de susținere a lui căpătau un caracter tot mai deschis politic și se terminau adesea cu violențe, iar Pinedo însuși avea tendința de a face afirmații ciudat de nelalocul lor. „Eu cred că New Yorkul este cel mai grozav oraș fascist din toată lumea”, a declarat el plin de generozitate, lăsîndu-i pe toți cu gura căscată după o întîlnire cu primarul Jimmy Walker. Două zile mai tîrziu, cînd Pinedo a ținut un discurs la o întrunire a fasciștilor de la un sediu al Legiunii Italiene din Second Avenue, două mii de demonstrați antifasciști au pornit în marș către sala respectivă. Au aruncat cu cărămizi în geamuri, iar majoritatea celor dinăuntru s-au năpustit afară și s-au încăierat cu demonstrații. Pînă la intervenția în forță a poliției, se strînseseră vreo zece mii de oameni. Polițiștii au restabilit ordinea croindu-și drum prin mulțime și lovindu-i pe oameni cu bastoanele. În tot acest timp, Pinedo și-a continuat discursul, părăd să nu-și dea seama că vorbește în fața unei săli aproape goale. Nu se cunoaște numărul răniților.

Chicago a fost ultimul dintre cele 44 de popasuri pe care le-a făcut Pinedo în Statele Unite înainte de a se întoarce în Europa via Québec și Newfoundland. Acum spera să le ia fața aviatorilor de la aerodromul Roosevelt traversînd

Atlanticul înaintea lor. Nu se încadra în cursa pentru Premiul Orteig fiindcă trebuia să realimenteze în Azore, dar tot ar fi fost un triumf simbolic glorios al fascismului dacă ar fi așteptat pe Le Bourget, cu mâinile în șolduri, să-i întâmpine cu un aer de superioritate voioasă pe primii aviatori americani care ar fi ajuns acolo.

Din fericire, la Chicago nu a fost nici o demonstrație antifascistă – deși cei câteva sute de susținători cu cămăși negre care l-au întâmpinat pe docurile Clubului de Iahting din Chicago l-au bătut pe Pinedo pe umăr cu atîta entuziasm, încît i-au lăsat vînătăi și l-au strîns în brațe mai să-i rupă oasele.

Printre cei care îl așteptau pe Pinedo la recepția oficială era și cel mai de seamă afacerist italiano-american din Chicago, Al Capone. Chiar și la Chicago, orașul cel mai corupt din America, era cam ciudat să-l vezi pe cel mai notoriu gangster din țară dîndu-și coate cu primarul, șeful local al pazei de coastă, judecători și alți demnitari. Era prima dată cînd Capone fusese invitat să ia parte la o ceremonie oficială din orașul său adoptiv – era prima dată cînd un gangster fusese invitat în înalta societate. Așa că era un moment de mare mîndrie pentru Capone. De fapt, deși nu știa încă, ziua următoare avea să fie începutul sfîrșitului pentru el.

Responsabilă pentru această neașteptată întorsătură a lucrurilor era o femeie mărunțică de 37 de ani, cu totul ieșită din comun, pe nume Mabel Walker Willebrandt. Cu nici zece ani în urmă, Willebrandt era o casnică anonimă din California. Dar, plictisită de viața pe care o ducea, s-a înscris la seral la University of Southern California și în 1916 și-a luat licența în drept. În următorii cinci ani, a reprezentat în instanță femei agresate și prostituate – utilizare neobișnuit de nobilă a unei licențe în drept în anii 1910. (Iar pe parcurs a și divorțat de domnul Willebrandt.) S-a remarcat atît de mult, încît în 1921 a fost chemată la Washington, fiind numită asistenta procurorului general în timpul administrației Harding. Așa a ajuns să fie femeia cu cea mai înaltă funcție din cadrul guvernului federal. I s-a încredințat sarcina specială de a aplica legislația privind Prohibiția și impozitul pe venit. Această ciudată combinație de roluri anticipa modalitatea ingenioasă pe care avea s-o găsească pentru a lupta contra crimei organizate.

Pînă atunci, mafioții părușeră invincibili. Nu puteau fi judecați pentru crimă sau pentru alte infracțiuni grave fiindcă nu avea nimeni curajul să depună mărturie împotriva lor. Era aproape imposibil să se facă legătura între ei și afacerile lor

ilicite pentru că numele lor nu apăreau niciodată pe contracte sau pe alte documente care i-ar fi putut incrimina. Însă pe Willebrandt a izbit-o felul în care mafioții își etalau mereu bogăția, deși nu depuneau niciodată vreo declarație de venit. Așa că s-a hotărât să-i atace pe partea asta. Urmărirea penală a unor infractori pentru evaziune fiscală este astăzi o strategie atât de comună, încât e ușor să uităm cât de extraordinar de originală – și complet neașteptată – a fost această idee prima dată. Multe autorități judiciare au considerat-o de-a dreptul nebunească.

Cel pe care îl avea sub lupă, ca pe un exemplar dintr-un insectar, era un contrabandist de băuturi din Carolina de Sud pe nume Manley Sullivan. Avocații lui Sullivan au argumentat că infractorii nu pot depune declarații de venit fără să se autoincrimineze, ceea ce ar fi fost o încălcare a drepturilor stipulate de al Cincilea Amendament. Aceiași avocați au mai susținut că, revendicându-și o parte din niște profituri obținute ilegal, statul ar deveni complice la infracțiunea inițială – ceea ce era o încălcare a responsabilităților sale fiduciare. Însă strategiei lui Willebrandt i s-a opus cu cea mai mare înverșunare un judecător de la curtea de apel federală pe nume Martin Thomas Manton. „Greu de conceput că Congresul s-a gândit vreodată ca statului să i se plătească o parte din veniturile, câștigurile sau profiturile obținute din desfășurarea cu succes a acestor infracțiuni”, scria el. „Greu de crezut că s-a intenționat ca un contrabandist de băuturi să fie ridicat la rangul de contribuabil pentru profiturile sale ilicite, astfel încât statul să poată accepta banii plătiți de el pentru a-i folosi în guvernare, așa cum acceptă banii unui contribuabil cinstit care se îndeletnicește cu comerțul.”

În ciuda obiecțiilor lui Manton și ale multor alora, cazul a ajuns pînă la Curtea Supremă, cu titlul oficial „Statele Unite contra Sullivan, 274 US 259”. Decizia curții era programată pentru data de 16 mai 1927 – la o zi după ce Capone l-a cunoscut pe Pinedo la Chicago. Mabel Walker Willebrandt urma să pledeze în peste 40 de cazuri la Curtea Supremă a Statelor Unite, dar nici unul nu ar fi avut un efect mai durabil decît acesta – în eventualitatea în care câștiga.

Și a câștigat.

Ironia – supremă – a sortii a făcut ca în deceniul următor îndărătnicul judecător Manton să fie urmărit în justiție de Fisc pentru neplata taxelor, după ce a fost găsit vinovat că și-ar fi băgat în buzunar 186 000 de dolari primiți ca mită. A făcut 17 luni de pușcărie, într-un penitenciar federal.

Mulțumită cazului Statele Unite contra Sullivan, zilele lui Al Capone erau numărate, deși nici lui, nici altora nu le trecea asta prin cap în acel moment. *The New York Times*, la fel ca mai toate celelalte ziare din America, nu prea a luat în seamă cazul Statele Unite contra Sullivan, pomenindu-l doar într-un articol de la pagina 31 – cum nu a acordat cine știe ce atenție nici altui caz important al Curții Supreme din luna aceea, Buck contra Bell (despre care vom vorbi mai amănunțit puțin mai jos). În ziua aceea atenția sa era concentrată asupra unei efemere știri de senzație: transferarea, în dimineața de 16 mai, de la închisoarea din Long Island la Sing Sing, la 56 de kilometri distanță, a lui Ruth Snyder și Judd Gray, care fuseseră condamnați la moarte, într-o debandadă ca în filmele cu proști.

În fața închisorii din Queens s-a strâns o gloată de zece mii de oameni – mulți cocoțați pe acoperișuri sau pe scări de incendiu, ca să vadă mai bine –, căscând gura la un convoi de 14 mașini, escortate de șase motociclete de poliție, cu ataș (în care era câte un polițist cu pușca în mână), care a pornit la drum cu cei mai populari criminali ai Americii puțin după ora 10.30 dimineața. Din convoi făceau parte angajați ai închisorii, reporteri și doi consilieri, James Murtha și Bernard Schwartz, care nu aveau nici o treabă cu cazul, dar s-au lipit și ei. „Îi însoțeau nevestele și copiii lor, cărora părea să le placă excursia”, nota un corespondent de la *The New York Times*.

Părăsind închisoarea, cortegiul a traversat în viteză (ceea ce în 1927 însemna cam 65 de kilometri la oră) podul Queensboro, apoi Manhattanul, prin Central Park, dar tot rămânea blocat în trafic.

În anii '20 nu era pe lumea asta loc mai nepotrivit ca New Yorkul pentru un convoi care încerca să se deplaseze în viteză. Era cel mai aglomerat oraș de pe fața pământului. Aici erau mai multe mașini decât în toată Germania, plus 50 000 de cai. Din cauza combinației de vehicule motorizate grăbite, cotigi care abia se țirau și pietoni ce circulau aiurea, străzile New Yorkului erau extrem de periculoase. În 1927 peste o mie de oameni și-au pierdut viața în accidente de circulație la New York – de patru ori mai mulți decât victimele accidentelor rutiere de astăzi. Numai taxiurile au ucis 75 de oameni în Manhattan în anul acela.

În încercarea de a mai ameliora situația, în Manhattan fuseseră instalate semafoare cu trei ani înainte, dar cam degeaba. În alte zone se mai implementau îmbunătățiri ale traficului acolo unde era posibil, dar pe termen scurt acestea nu făceau decât să sporească haosul. Pe Park Avenue,

esplanada cu verdeață din mijlocul străzii a fost îngustată cu cîte cinci metri și jumătate din ambele părți, pentru a crea mai multe benzi între străzile Forty-Sixth și Fifty-Seventh, eliminînd astfel aproape tot „parcul” din „Park Avenue”. Zona de vest a Manhattanului a devenit și mai gălăgioasă și mai aglomerată cînd a început construcția tunelului Holland, care avea să fie inaugurat în toamnă. Era o adevărată minune pentru vremea aceea – cel mai lung tunel subacvatic din lume –, dar săparea și ventilarea unui tunel lung de doi kilometri și jumătate, la 30 de metri sub pămînt, reprezentau o provocare atît de redutabilă, încît proiectantul acestuia și inginerul-șef al lucrărilor, Clifford M. Holland, a murit de stres înainte de finalizarea sa. Nu avea decît 41 de ani, însă măcar s-ar fi putut consola cu gîndul că tunelul a primit numele lui. Proiectul a fost preluat de Milton H. Freeman, care a decedat și el, patru luni și ceva mai tîrziu, în urma unui infarct, dar de care nu își mai amintește nimeni astăzi. Până la finalizarea lucrărilor au mai murit 13 oameni. Totuși, în vara anului 1927, pentru majoritatea newyorkezilor, tunelul Holland nu era decît o uriașă perturbare a traficului.

Așa încît, dacă membrii convoiului care îi transporta pe Snyder și pe Gray sperau să-și croiască drum prin haosul străzilor, erau foarte optimiști. Mai rău, pentru că era așa ușor de recunoscut, de fiecare dată cînd convoiul se oprea sau încetinea, oamenii, sperînd că îi vor zări pe criminali, se îngîmădeau ca să se zgîiască prin geamurile mașinilor, întîrziindu-le și mai mult. Vestea că sosește convoiul se răspîndea cu iuțeală. „Călătorii din tramvaie s-au năpustit în stradă”, nota reporterul ziarului *Times* pe un ton oarecum uluit.

Cînd convoiul se punea în mișcare era și mai rău. O grămadă de gură-cască se înghesuiau pe carosabil ca să vadă mai bine, forțînd motocicletele să facă viraje periculoase. Cîteva mașini din convoi au fost implicate în accidente minore, unele de mai multe ori, adesea ciocnindu-se una de alta, iar conducătorul escadronului de motocicliști, sergentul William Cassidy, a fost aruncat din șa, izbindu-se de mașina în care se afla Ruth Snyder – care s-a pus pe țipat –, dar nu s-a ales decît cu răni ușoare. Mașina consilierului Murtha s-a încins, nereușind să mai iasă din oraș, probabil spre marea dezamăgire a nevestei și copiilor lui. Într-un tîrziu, Snyder și Gray au ajuns la Sing Sing, fiind înghițiți de măruntaiele închisorii și dispărînd și de pe primele pagini ale ziarelor. Aveau să revină în atenția tuturor abia în ianuarie, cînd era programată execuția.

A urmat povestea cea mai șocantă din vara aceea.
În dimineața de 19 mai, cititorii cotidianului *The New York Times* au dat cu ochii de acest titlu:

UN MANIAC ARUNCĂ ÎN AER O ȘCOALĂ,
OMORÎND 42 DE PERSOANE, MAJORITATEA COPII;
ÎNAINTE PROTESTASE ÎMPOTRIVA TAXELOR MARI

Maniacul cu pricina era un anume Andrew Kehoe, pe care pînă în ziua aceea toți cei din orașul lui natal, Bath, Michigan, îl consideraseră un om plăcut și întreg la cap. Absolvent al Michigan State University, aflată puțin mai încolo, în Lansing, Kehoe își lucra pămîntul pe care îl avea lîngă oraș și lucra cu jumătate de normă ca trezorier al consiliului de administrație al școlii din localitate. Nimeni nu bănuia că ar avea gînduri necurate – chiar cu o zi înainte un profesor de la școală îi telefonase ca să-l întrebe dacă îi lasă să facă un picnic pe pămîntul lui. Profesorul nu știa atunci că Andrew Kehoe își omorîse nevasta ori tocmai urma să facă asta. Ceea ce știm sigur este că omul se țicnise. Era pe punctul de a-și pierde ferma din cauza datoriilor la bancă, iar pentru asta dădea vina pe taxele școlare locale, fiind hotărît să răspundă în cel mai cumplit mod cu putință.

Pe 18 mai, dis-de-dimineată, pe cînd orașelul Bath era încă adormit, Andrew Kehoe a făcut mai multe drumuri pînă în pivnița școlii, cărînd cutii cu dinamită și pyrotol, un explozibil militar. Cu totul, a înțesat pivnița cu vreo 230 de kilograme de explozibili. Apoi le-a conectat și a întins un fîtil pînă la mașina lui, parcată în față. În dimineața următoare copiii au venit la școală, ca în orice zi obișnuită. La școala din Bath învățau copii de toate vîrstele, de la grădiniță pînă la clasa a XII-a. În ziua aceea, veniseră mai puțini copii la cursuri pentru că era săptămîna ceremoniei de absolvire și cei de a XII-a fuseseră lăsați să stea acasă, dar toți ceilalți elevi erau prezenți.

La 9.40 dimineața, o uriașă explozie a distrus cît ai clipi aripa nordică a clădirii, unde învățau elevii din clasele mici. „Martorii afirmă că Andrew Kehoe, aflat în automobilul său, în fața școlii, jubila văzînd trupurile copiilor aruncate în aer de planul lui diabolic”, relatează *The New York Times* pe un ton oripilat. 90 de copii au fost prinși sub dărîmături, mulți fiind răniți grav.

În timp ce toți locuitorii orașului alergau spre locul măcelului, Kehoe a încercat să mai detoneze niște explozibili din portbagajul mașinii sale, însă fără succes. Emory Huyck, administratorul școlii, a încercat să-l oprească pe Kehoe să

mai comită și alte nenorociri, dar Kehoe a reușit să scoată un pistol, cu care a tras în portbagaj, detonând explozibilul; în explozie au murit, el, Huyck și altă persoană care era de față. Mulți alții au fost răniți. Bilanțul: 44 de persoane au fost ucise atunci – 37 de copii și șapte adulți. Trei familii au pierdut câte doi copii. Mai târziu, pompierii și polițiștii au descoperit cu uimire că alți explozibili amplasați sub celelalte aripi ale clădirii nu fuseseră detonati. Dacă aceștia ar fi explodat, numărul victimelor ar fi fost de câteva sute.

Coincidența face ca în apropiere de Bath să se afle Round Lake, pe malul căruia Al Capone avea o casuță de vacanță unde venea adesea, mai ales când trebuia să se dea la fund din cauza anchetelor poliției. Capone își petrecuse aici toată vara anterioară. Totuși, în momentul când a avut loc masacrul de la școală, era la Chicago, primind, ca reprezentant al comunității americanilor de origine italiană, vizita aviatorului Francesco de Pinedo. O altă celebritate care trecuse prin această localitate era Babe Ruth, care fusese arestat în iunie în orașelul Howell, aflat nu departe, pentru că pescuia ilegal înainte de începutul sezonului.

După masacru, s-a aflat că, probabil, acestea nu erau primele crime comise de Kehoe. Cu ani înainte, era foarte posibil să-și fi ucis mama vitregă. Nefericita femeie, a doua nevastă a tatălui lui, a murit în chinuri groaznice atunci când, încercând să aprindă soba, aceasta i-a explodat în față, împrăștiind-o cu păcură arzândă. În urma anchetei s-a descoperit că cineva umblase la sobă. Andrew Kehoe, doar un copil pe atunci, era singura persoană care ar fi putut face asta, dar, neexistând dovezi, nu a fost pus sub acuzare.

Masacrul de la Bath a fost cel mai tragic atac din istoria Statelor Unite în care au fost uciși cu sînge-rece niște copii; cu toate acestea, a fost rapid dat uitării. Peste două zile, *The New York Times* aproape că nici nu mai pomenea de el. Acum, la fel ca aproape toată lumea, era preocupat de povestea unui tînăr din Minnesota și de zborul său eroic spre Paris. În următoarele șase săptămîni, cu excepția a două zile, principalul subiect dezbătut de *The New York Times* a fost aviația.

Capitolul 6

În ultima seară din viața lui în care a putut circula liber prin lume, ca un om normal, Charles Lindbergh a acceptat sugestia lui Richard Blythe, responsabilul PR al Corporației Wright, de a merge în oraș ca să vadă un spectacol.

A fost un an excelent pentru iubitorii de spectacole – cel mai bun an pe Broadway măcar ca opțiuni, dacă nu și ca nivel al calității. În anul acela au fost puse în scenă 264 de producții, mai multe decât oricând pînă atunci sau ulterior. Lindbergh și Blythe aveau la dispoziție vreo 75 de piese, musicaluri și spectacole de revistă din care să aleagă. S-au hotărît să vadă *Rio Rita*, un musical comic în două acte – o alegere bună, deoarece nu numai că avea un succes răsunător, ci se juca în noua și somptuoasă clădire a Teatrului Ziegfeld din Sixth Avenue colț cu Fifty-Fourth Street, o atracție în sine.

Teatrul fusese inaugurat în martie și era o etalare a opulenței arhitecturale. Printre multe alte lucruri, se lăuda cu cea mai mare pictură în ulei din lume. Înfățișându-i pe marii îndrăgostiți din istorie, era mai mare decât frescele de pe tavanul Capelei Sixtine și mai comod de privit, cum remarcă sec un reporter de la *The New Yorker*, pentru că nu trebuia să te întinzi pe spate ca să te bucuri de ea. Teatrul cel nou era așa de somptuos, spuneau mulți observatori, încît scaunele erau capitonate nu doar în față, ci și pe dos.

Intriga musicalului *Rio Rita* era interesant de neverosimil. Plasată în Mexic și Texas, acțiunea implica o cîntăreață americană de origine irlandeză pe nume Rio Rita, un polițist texan care călătorea incognito, în căutarea unui bandit numit Kinkajou (care se poate – sau nu – să fi fost fratele Ritei), un comis-voiajor bigam care vindea săpunuri, Chick Bean, și un personaj fără nume, Fiica lui Montezuma. Aceste personaje și altele la fel de implauzibile erau implicate într-o serie de neînțelegeri amuzante presărate ici-colo cu cîntece care nu prea aveau legătură cu ceea ce se întîmpla înainte sau după. O distribuție de 131 de persoane și o orchestră completă contribuiau din plin la spectacolul caracterizat de o zarvă plină de veselie, deși nu neapărat și de sens¹.

Se pare că în anii '20 publicul nu prea pune mare preț pe plauzibilitate. În *Katy a făcut*, care avusese premiera cu o săptămână înainte la teatrul lui Daly din 63rd Street, era vorba despre o chelneriță ce, potrivit sinopsisului, se înamorează de „un tip angajat să spele vasele care, în timpul liber, mai face și trafic cu băuturi alcoolice și care se dovedește a fi regele exilat al Suaviei”. *Stigmatul* de Dorothy Manley și Donald Duff era despre singuratica soție a unui profesor, care se îndrăgostește de un chiriaș frumușel (jucat de Duff), dar își pierde mințile când descoperă că acesta a lăsat-o grea pe servitoarea lor de culoare. *Vraja* de Walter Elwood se axa pe o mamă care le pune otravă în cafea celor doi fii ai săi, fiind convinsă, în mod bizar, că așa îi va dezbara de năravul băuturii; însă, din nefericire, rezultatul este că unul dintre băieți devine paraplegic și celălalt se alege cu leziuni ale creierului. Biata mamă, disperată, își ia lumea în cap, apucându-se de misionariat. Chiar și după standardele destul de flexibile ale anului 1927, piesa era atât de proastă, încât nu s-a jucat decît trei zile.

Însă nu era totul doar melodramă și nimicuri. Eugene O'Neill a produs în 1927 cea mai lungă și mai densă piesă a sa, *Straniul interludiu*, spectacol care dura cinci ore și oferea publicului o perspectivă vastă – ca să nu spun extenuantă – asupra nebuniei, avortului, suferinței din dragoste, nelegitimității și morții. Publicul urmărea prima parte a piesei de la 5.15 după-amiaza pînă la 7 seara, apoi făcea o pauză pentru a lua cina și se întorcea la 8.30 pentru încă trei ore și jumătate de depresie necruțătoare.

Însă Lindbergh și ceilalți (îi însoțeau și una sau două persoane de la aerodrom) nu au mai ajuns la teatru în seara aceea. În Manhattan, Lindbergh s-a hotărît să mai verifice o dată prognozele meteo. Ploua mocănește și vîrfurile zgîrie-norilor din jurul lui se pierdeau în ceață, așa că telefonul pe care l-a dat a fost mai mult așa, de formă, dar, spre marea lui surprindere, Lindbergh a aflat că pe mare vremea începea să se îndrepte și că se preconizau condiții meteo destul de bune. S-au întors imediat în Long Island ca să se pregătească să decoleze dis-de-dimineată.

Aveau multe de făcut, inclusiv să-i remorcheze avionul de la aerodromul Curtiss pînă pe Roosevelt. Lindbergh s-a tot foit pe lîngă avion vreo cîteva ore, dar seara tîrziu mecanicii i-au impus să se întoarcă la Garden City Hotel ca să se culce. În hol, Lindbergh era așteptat de cîțiva reporteri care aflaseră că plănuiește să decoleze și voiau să le dea mai multe informații pentru ziarele de dimineată. L-au ținut vreo jumătate de oră, punîndu-i tot felul de întrebări. Cînd a ajuns

în sfârșit în pat, era trecut de miezul nopții. Tocmai așipea când ușa s-a dat de perete și George Stumpf – care fusese pus în fața ușii ca să nu-l deranjeze nimeni – a năvălit înăuntru. „Slim, ce mă fac eu după ce pleci?”, a întrebat el cu o voce plîngăreață – cam ciudată întrebare avînd în vedere că nu se cunoșteau decît de o săptămînă. Lindbergh a stat de vorbă răbdător cu Stumpf un minut sau două, apoi i-a zis să-l lase să doarmă, dar era prea tîrziu – prea stătea ca pe ace. Pînă la urmă, nu a mai pus geană pe geană în noaptea aceea.

Lindbergh s-a întors pe aerodromul Roosevelt cu puțin înainte de 3 noaptea. Burnița, însă buletinele meteo promiteau că vremea se va mai îndrepta pînă dimineață. Alimentarea avionului a durat aproape toată noaptea – era un proces laborios, deoarece combustibilul trebuia filtrat printr-un tifon pentru a îndepărta orice impurități – și trebuiau verificate toate sistemele. Dacă Lindbergh era stresat, nu lăsa deloc să se arate. A fost calm și vesel în tot timpul cît au durat ultimele pregătiri. Și-a luat la pachet cinci sandviciuri cu șuncă și cu pui, deși nu avea să mănînce decît unul, cînd survola deja teritoriul Franței. Și-a luat și un litru de apă.

Pe la 7 și ceva dimineața, Lindbergh și-a îngrămădit trupul deșirat în cockpit. Avionul a pornit cu un vuiet gutural și a scuipat un nor de fum albastru înainte de a se stabili la un huruit ritmic – extrem de puternic, dar liniștitor de constant. După cîteva clipe Lindbergh a dat din cap în semn de salut și avionul a început să se tîrască pe pistă.

După atîtea săptămîni de ploaie, pista era moale și plină de bălți. *Spirit of St. Louis* parcă rula pe o saltea. Aproape toți ceilalți aviatori și membri ai echipajelor se adunaseră ca să fie de față la decolare. Fokker s-a dus cu Lancia lui masivă, ticsită cu stingătoare, în celălalt capăt al pistei. Puțin mai încolo, în locul în care se prăbușise Fonck cu opt luni înainte încă se vedeau urmele pîrjolului.

Avionul lui Lindbergh a început treptat să prindă viteză, dar părea „lipit de sol”, după cum își amintea Fokker mai tîrziu. Elicea fusese fixată într-un unghi care să asigure o eficiență maximă a consumului de carburant în timpul zborului, sacrificînd din forța sa la decolare – iar acest neajuns era îngrijorător de evident în timp ce avionul continua să ruleze pe pistă fără să dea semne că s-ar înălța. În cockpit, Lindbergh mai avea o problemă. Din cauză că nu avea vizibilitate în față, a descoperit el acum, nu putea fi sigur că se deplasează în linie dreaptă – lucru absolut necesar. Avionul nu mai avusese niciodată o încărcătură atît de mare – de fapt, nici un motor Wright Whirlwind nu mai încercase vreodată să ridice așa o greutate.

„Nu mai avea decât 150 de metri pînă la capătul pistei și el tot rula”, scria Fokker în memoriile sale. „În fața lui era un tractor; cîmpul era mărginit de cabluri de telefon. Mi-a stat inima în loc.” Așa cum pățiseră și Nungesser și Coli la Le Bourget, avionul lui Lindbergh s-a înălțat nesigur și apoi s-a izbit cu stîngăcie de sol, după care s-a înălțat încă o dată și s-a lipit din nou de pămînt. În cele din urmă, la a treia încercare, a reușit să decoleze. După spusele unor martori oculari, ai fi zis că avionul se ridicase în aer doar prin forța voinței lui Lindbergh. Pînă și lui i s-a părut o minune – „2250 de kilograme în echilibru pe o pală de vînt”, scria el în *Spirit of St. Louis*.

Avionul s-a înălțat așa de greoi, de n-ai fi zis că o să reușească să treacă peste cablurile telefonice aflate chiar în fața – cabluri pe care Lindbergh nu putea să le vadă. Avea să afle că nu a izbutit din zbîrnîitul brusc al cablurilor pe care le agățase, urmate peste o clipă de o izbitură din care nici un om nu ar fi putut scăpa cu viață. Bernt Balchen, care privea de la mijlocul pistei, a fost convins că Lindbergh nu avea cum să reușească și a tras un chiot, ușurat, cînd acesta a trecut de cabluri la mustață. A afirmat că a fost o decolare de maestru. Chamberlin a declarat: „Stăteam cu sufletul la gură. Părea cu neputință. Îți trebuia curaj, nu glumă”. Fokker a prezis că Lindbergh va ajunge în Europa, dar nu la Paris, pentru că era imposibil să mai și navighezi atunci cînd zburai singur. Byrd a fost deosebit de generos. „Decolarea lui a fost cel mai meșteșugit lucru pe care am văzut să-l facă vreun aviator”, le-a spus el reporterilor. „E un tip grozav.”

Ceea ce au remarcat după aceea mai toți cei aflați acolo a fost liniștea. Atunci cînd *Spirit of St. Louis* s-a înălțat spre cer, nu a ovaționat nimeni – toți amuțiseră văzînd cît de aproape trecuse Lindbergh de cabluri și gîndindu-se cît de singur era acum în avionașul acela învelit în pînză. Ora înregistrată oficial a decolării a fost 7.52 dimineața. Spectatorii au urmărit avionul cu privirea pînă ce a dispărut din raza lor vizuală, apoi s-au împrăștiat în tăcere, duși pe gînduri.

De la aerodromul Roosevelt, Lindbergh a virat spre nord, trecînd peste marile proprietăți din Long Island, înainte de a porni peste apele cenușii și cețoase ale Golfului Long Island, survolînd Port Jefferson. Dincolo de golf se afla țarmul statului Connecticut, la 55 de kilometri depărtare. Poate că nimic nu sugerează mai limpede provocarea cu care se confrunta decât faptul că nu mai zburase nici măcar atîta distanță peste o apă vreodată.

În cea mai mare parte a acelei zile de vineri progresul lui Lindbergh a putut fi urmărit îndeaproape. Cît timp *Spirit of St. Louis* a survolat statele Connecticut, Rhode Island și Massachusetts, s-au primit mai mult sau mai puțin constant rapoarte care confirmau poziția sa și faptul că părea să zboare fără probleme. Pe la amiază era deasupra Noii Scoții, iar la mijlocul după-amiezii survola insula Cape Breton. La Washington, Congresul își întrerupea regulat lucrările pentru a primi informații în legătură cu desfășurarea zborului. Pretutindeni, oamenii se adunau în fața redacțiilor de ziare ca să mai afle noutăți. În Detroit, doamna Lindbergh preda chimie la Liceul Tehnologic Cass, ca în orice altă zi obișnuită. Voia să-și abată gândurile de la zborul fiului ei, dar tot veneau la ea ba vreun elev, ba vreun coleg ca să-i aducă noutăți. Puțin după 6 seara (după fusul orar al Statelor Unite, pe coasta estică) Lindbergh a trecut de extremitatea stîlcoasă a Americii de Nord, peninsula Avalon din Newfoundland, îndreptîndu-se spre largul oceanului.

De-acum avea să întrerupă total contactul timp de 16 ore dacă totul mergea bine; sau, dacă nu, pentru totdeauna.

În seara aceea, la Yankee Stadium, 23 000 de oameni care veniseră să vadă un meci de box între Jack Sharkey și Jim Maloney și-au plecat capetele, păstrînd un minut de reculegere înainte ca Sharkey să-l bată măr pe Maloney. În toată America, oriunde se adunau mai mulți oameni, se spunea o rugăciune. Acum tot ce puteau face era să aștepte. Mulți nu mai suportau tensiunea. Zece mii de oameni au dat telefon la *The New York Times* ca să afle noutăți, chiar dacă toată lumea știa că sună degeaba.

La Paris vestea că ar putea să sosească Lindbergh nu a stîrnit cine știe ce senzație la început. Sîmbătă, pe 21 mai, cînd s-a trezit Myron Herrick, ambasadorul Americii, nici nu îi trecea prin cap ce emoții îi rezerva weekendul acela. Plănuia să-și petreacă sîmbăta la Stade Français din Saint-Cloud, urmărind meciul de dublu dintre concetățenii lui, Bill Tilden și Francis T. Hunter, și francezii Jean Borotra și Jacques Brugnon, un soi de încălzire înainte de turneul Cupei Davis, care urma.

Herrick, un văduv bogat care avea vreo 70 și ceva de ani, fusese guvernator al statului Ohio (viceguvernator fiind Warren G. Harding), iar acum era un ambasador priceput și implicat. Semăna cu un star de cinema – păr alb, dantură perfectă, mustață spilcuită – și avea un șarm natural care cucerea pe toată lumea. Făcuse avere ca avocat și bancher în Cleveland. La Paris, a ajuns să fie îndrăgit de localnici

datorită firii sale prietenoase și generozității cu care arunca bani în dreapta și-n stînga. În doi ani a cheltuit 400 000 de dolari din buzunarul lui pe tot felul de distracții și îmbunătățiri aduse reședinței în care locuiau ambasadorii.

Meciul din Saint-Cloud era o distracție bine-venită și foarte incitantă, căci tenisul era o mare atracție în 1927 și Bill Tilden era – deși nu s-ar fi așteptat nimeni – cel mai grozav jucător de tenis de la vremea aceea. În ultimii șapte ani se impusese fără drept de apel în acest sport. Și totuși, în mod curios, înainte de asta nu dovedise aproape deloc că ar fi talentat la tenis.

Tilden a crescut într-o familie bogată și distinsă din Philadelphia – un văr al lui, Samuel Tilden, fusese candidatul Partidului Democrat la alegerile prezidențiale în 1876 –, însă viața sa personală era marcată de drame. Toți cei patru frați ai săi și ambii părinți au murit înainte ca el să ajungă la vîrsta adultă. Fratele lui mai mare, Herbert Marmaduke, fusese tînăra speranță a familiei. Tilden nu reușise nici măcar să intre în echipa de tenis de la University of Pennsylvania. Dar după ce fratele său a murit de pneumonie în 1915, Tilden s-a hotărît să devină un mare jucător, apucîndu-se, stăruitor, obsesiv și fără ajutorul vreunui antrenor, să-și îmbunătățească stilul de joc. A bătut mingea la perete iar și iar, pînă cînd a ajuns să lovească perfect din orice poziție pe teren. După patru ani de antrenamente, nu era doar cel mai bun jucător din lume, ci chiar cel mai bun din istorie.

Debutînd la vîrsta destul de coaptă de 27 de ani, era numărul unu mondial de șapte ani fără întrerupere, timp în care nu a fost învins în nici un turneu important. Datorită lui, America a cîștigat Cupa Davis de șapte ori la rînd. A mai cîștigat șapte titluri în Statele Unite pe zgură și cinci campionate de dublu, tot în SUA. În 1924 nu a pierdut nici un meci, iar în vara anului 1925, la vîrsta de 32 de ani, și-a adăugat în palmares 57 de victorii consecutive – lucru la fel de rar ca înscrierea de către Babe Ruth a 60 de *homerun*-uri sau seria de lovituri reușite de Joe DiMaggio în 56 de meciuri consecutive.

Pe teren se mișca cu o grație de balerin. Mai mult plutea decît alerga și se pricepea de minune să se poziționeze perfect pentru a returna fiecare minge. Adesea ai fi zis că mingea se ține după el pe teren, nu că el aleargă după minge. Cînd servea, trucul lui favorit era să țină în mînă cinci mingi, lansînd patru ace-uri la rînd și aruncînd într-o parte ultima minge, devenită, evident, inutilă. Avea o atitudine arogantă și insuportabilă. Ceilalți tenismeni nu prea îl sufereau, dar,

grație măiestriei lui pe terenul de joc, tenisul era acum mult mai atractiv.

Carierea lui Tilden a fost cât pe ce să se sfârșească înainte de a începe. În septembrie 1920, juca în primul turneu național de simplu de la Forest Hills în fața unui public de zece mii de oameni, când un avion în care se aflau un pilot și un fotograf s-a apropiat ca să facă niște poze din aer în timpul meciului. Nu departe de terenul de tenis, motorul avionului a început să scoată scînteii și apoi s-a oprit cu totul. Cîteva secunde, Tilden, adversarul său, Bill Johnston, și toți oamenii din tribune, într-o tăcere sinistră, au urmărit cu privirile avionul, la fel de tăcut, care se îndrepta ținută spre ei. Însă acesta a ratat la mustață terenul de tenis, prăbușindu-se într-un loc viran din imediata apropiere. Pilotul și fotograful au murit pe loc. Tilden și Johnston s-au uitat șovăitori la arbitru, care le-a făcut semn să continue jocul. A servit Tilden, cîștigînd punctul acela, apoi setul și meciul cu 6-1, 1-6, 7-5, 5-7, 6-3. Cinci ani după aceea nu a mai pierdut nici un meci important.

Seria neîntreruptă de succese obținute de Tilden era cu atît mai remarcabilă cu cît la mijlocul acestui interval, în 1922, a suferit un accident care, teoretic, ar fi trebuit să pună punct carierei sale. În timp ce participa la un turneu nesemnificativ din Bridgeton, New Jersey, a făcut un salt după minge și și-a prins în gard degetul mijlociu al mîinii cu care ținea racheta. Rana în sine nu era gravă, dar s-a infectat și peste două săptămîni a fost nevoit să-și amputeze falanga distală. Astăzi problema s-ar rezolva printr-un tratament cu antibiotice. În 1922 a avut noroc că nu și-a pierdut tot brațul sau chiar viața. (Fiul lui Calvin Coolidge avea să moară în urma unei infecții similare în anul următor.)

În anii '20 tenisul era mai mult un fel de hobby inocent. În 1927, într-o finală palpitantă de simplu masculin de la Wimbledon, Henri Cochet l-a învins pe „Bascul zburător” Jean Borotra cu o lovitură controversată, Cochet pîrînd să lovească mingea de două ori, ceea ce l-ar fi costat punctul respectiv. Arbitrul l-a întrebat dacă a făcut asta, iar Cochet, cu o față de copilăș nevinovat, i-a răspuns: *Mais non*. Așa încît s-a decis că punctul, meciul și campionatul le-a cîștigat Cochet, motivîndu-se că tenisul este un sport de gentlemen și nici un gentleman nu ar spune minciuni, deși pentru toți cei implicați era cît se poate de clar că Henri Cochet tocmai asta făcuse.

Ca să cîștige un turneu important în anii '20, un jucător de tenis trebuia să obțină victoria în cinci sau șase meciuri jucate în tot atîtea zile, așa că era un sport extrem de

solicitant. Și totuși, nu era un sport profesionist. Concurenții nu primeau premii în bani și trebuiau să-și achite cheltuielile din buzunarul lor, așa încât tenisul era un sport la care nu aveau acces decât cei bogați. Cei care nu se încadrau în această categorie – de pildă, Tilden, după ce murise tatăl lui – trebuiau să-și câștige pâinea altfel. La apogeul carierei sale, Tilden s-a hotărât să se facă impresar pe Broadway. S-a apucat să scrie, să producă și să joace rolurile principale în piese care îi aduceau doar pierderi. În 1926, a lansat o producție intitulată *That Smith Boy*, în care juca și el și care a fost așa un dezastru, încât proprietarul teatrului i-a cerut să anuleze spectacolul după două săptămâni, chiar dacă Tilden era gata să acopere el toate costurile. Piese următoare nu au mai fost chiar așa de îngrozitoare, dar economiile lui s-au dus pe apa sîmbetei. Remarcabil este că în toată această perioadă avea să joace ziua în cadrul turneului US Open sau al Cupei Davis, după care dădea fuga la teatru ca să apară seara pe scenă.

Deloc surprinzător, la un moment dat vârsta a început să-și spună cuvîntul. În vara anului 1927, încă era un jucător de mare calibru, dar nu mai era invincibil. Acum francezii aveau patru dintre cei mai buni tenismeni din lume – Cochet, Borotra, Brugnon și René Lacoste.

Tilden și Hunter au luptat vitejește împotriva lui Borotra și Brugnon pe Stade Français în sîmbăta aceea, dar francezii erau prea tineri și prea puternici pentru ei și au câștigat meciul cu 4-6, 6-2, 6-2. Un reporter de la Associated Press a afirmat că a fost „probabil cel mai grozav meci de dublu masculin care s-a jucat vreodată în Franța”. Din păcate, Herrick nu a mai apucat să-l vadă pînă la capăt. Pe la jumătatea setului al treilea i s-a adus o telegramă prin care era informat că Lindbergh fusese zărit deasupra Irlandei și că avea să ajungă la Paris în seara aceea. Herrick își amintea mai tîrziu că abia în clipa aceea și-a dat seama cît de important era zborul lui Lindbergh. Rodman Wanamaker îl copleșise cu o avalanșă de cablograme, așa că nici nu îi trecuse prin minte că nu Byrd va ajunge primul. Așa că a plecat în grabă de la meci. Pentru el posibilitatea ca Lindbergh să ajungă cu bine la Paris nu era o veste bună, ci o chestiune care îi dădea numai bătăi de cap.

În 1927, americanii nu erau tocmai populari în Europa, iar în Franța deloc. Insistența Americii de a i se restitui integral – ba chiar cu dobîndă – cei zece miliarde de dolari pe care îi împrumutase Europei în timpul războiului li se părea europenilor cam nerușinată avînd în vedere că toți banii

împrumutați fuseseră cheltuiți pe bunuri americane, așa că plata acestei datorii ar fi însemnat că SUA încasau profit de două ori din același împrumut. Asta nu li se părea tocmai echitabil, mai ales că toate economiile europene erau la pământ, în timp ce economia Americii era de-a dreptul înfloritoare. Mulți americani erau de altă părere. Pentru ei, datoria era datorie și considerau că, refuzând să o plătească, Europa le înșela încrederea într-un mod josnic. Pentru americanii cu tendințe izolaționiste – iar eroul nostru Charles Lindbergh avea să devină într-o bună zi cel mai tranșant dintre aceștia – situația le confirma cât se poate de clar convingerea că SUA ar trebui să nu aibă niciodată de-a face cu străinii. Într-un nou acces de izolaționism, America și-a crescut barierele tarifare deja ridicate, împiedicând aproape complet multe industrii europene să-și recâștige prosperitatea de odinioară.

Rezultatul era un antiamericanism pronunțat, mai ales în Franța, unde localnicii nevoiași îi vedeau pe turiștii americani – dintre care mulți erau tineri, gălăgioși și insuportabili când se îmbătau, dar, fără îndoială, și pentru că așa le era firea – trăind regește și ținând-o numai în cheful cu banii lor devalorizați. Paritatea franc-dolar aproape că se triplase în ultimul an, făcând viața un chin pentru localnici și o distracție continuă pentru turiști. Colac peste pupăză, francezii erau foarte afectați de eșecul umilitor al misiunii lui Nungesser și Coli; mulți încă bănuiau că meteorologii americani nu le împărtășiseră francezilor anumite informații cruciale. Drept urmare, autocarele cu turiști americani din Paris mai încasau din când în când câte o piatră aruncată la mînie, iar grupurile de americani descopereau că nu vine nimeni să-i servească în cafenele. În mod clar, era o atmosferă tensionată. Ambasadorul Herrick avea toate motivele să îndemne la precauție. Nimeni nu îndrăznea să se gîndească la ce se va întâmpla când avea să aterizeze acolo primul american.

În mod destul de remarcabil, o sută de mii de oameni au lăsat baltă tot ce făceau în clipa aceea și s-au dus, ca vrăjiți, pe Le Bourget.

Merită să ne oprim puțin asupra reușitei lui Charles Lindbergh de a-și găsi singur drumul din Long Island pînă pe un aerodrom de lîngă Paris. Pentru a menține direcția cu ajutorul estimei trebuie să urmărești îndeaproape busola, viteza cu care călătorești, timpul care s-a scurs de la ultimul calcul și orice devieri de la ruta stabilită. Ne putem face o oarecare idee despre dificultatea acestei misiuni din faptul că membrii expediției lui Byrd din luna următoare – în ciuda

faptului că avea la bord un navigator și un radiooperator, pe lângă pilot și copilot – au ratat cu vreo trei sute de kilometri locul prevăzut pentru aterizare, adesea nu au avut decît o idee foarte vagă despre poziția lor și au confundat un far de pe coasta Normandiei cu luminile Parisului. În schimb, Lindbergh nu a ratat nici o țintă – Noua Scoție, Newfoundland, Peninsula Dingle din Irlanda, Cap de la Hague în Franța, Le Bourget la Paris – și a reușit asta făcîndu-și calculele pe genunchi în timp ce pilota un avion instabil. Chiar și numai această realizare îl califică fără discuții pentru titlul de cel mai mare pilot de la vremea aceea, dacă nu chiar din istorie. A fost singurul pilot care, în acel an, a aterizat acolo unde spusese că o să aterizeze. Toate celelalte zboruri din vara aceea – și au fost multe – fie au dat greș, fie au amerizat forțat, fie piloții au aterizat fără să aibă habar unde se află. Aparent, lui i se părea cît se poate de firesc să zboare direct pînă pe Le Bourget. Iar pentru el chiar așa și era.

În timp ce Lindbergh parcurgea ultima porțiune dintre Cherbourg și Paris, nici nu îi trecea prin cap că avea să devină cu mult mai faimos decît orice om de pînă atunci.

Nici nu și-a închipuit că o să-l aștepte o mulțime de oameni. Se întreba dacă avea să găsească la aerodrom pe cineva care să știe engleză și dacă nu cumva o să dea de bucluc pentru că nu avea viză de intrare în Franța. Se gîndea ca mai întîi să-și vadă avionul adăpostit în siguranță, după care avea s-o sune pe mama lui, s-o anunțe că a ajuns cu bine. Presupunea că o să dea un interviu sau două, asta dacă reporterii lucrau pînă tîrziu în Franța. Apoi avea să caute un hotel pe undeva. La un moment dat ar fi trebuit și să-și cumpere niște haine și obiecte de uz personal, pentru că nu își adusese nimic cu el – nici măcar o periută de dinți.

O problemă mai presantă cu care se confrunta era că Le Bourget nu figura pe harta lui. Tot ce știa era că acesta se află la vreo 11 kilometri nord-est de oraș și că este mare. După ce a dat ocol Turnului Eiffel, s-a îndreptat în această direcție, dar singurul loc pe care îl vedea era înconjurat de lumini strălucitoare, de parcă ar fi fost un complex industrial sau ceva de genul ăsta, cu niște tentacule lungi la fel de luminoase, care se întindeau în toate direcțiile. Nu semăna deloc cu aeroportul adormit pe care se așteptase să-l găsească aici. Ce nu știa era că el era motivul pentru toată acea agitație; tentaculele sinuoase de lumină erau farurile a zeci de mii de mașini care se îndreptaseră toate în același timp către Le Bourget și acum erau înțepenite în cel mai mare blocaj

rutier din istoria Parisului. Pe tot drumul spre aeroport erau mașini și tramvaie abandonate.

La 10.22 seara, ora Parisului – după exact 33 de ore, 30 de minute și 29,8 secunde după ce decolase, potrivit unui barograf oficial pe care Asociația Aeronautică Națională americană îl instalase în avion chiar înainte de plecare –, *Spirit of St. Louis* a aterizat pe suprafața acoperită de iarbă a aerodromului Le Bourget. În clipa aceea, un val de bucurie a cuprins tot globul. În doar câteva minute, întreaga Americă a aflat că el ajunsese cu bine la Paris. Le Bourget s-a transformat brusc în scena unui pandemoniu cuprins de exaltare, zeci de mii de oameni năpustindu-se pe aerodrom către avionul lui Lindbergh – „un puhoi de oameni care forfoteau și răcneau... năvălind spre el din toate direcțiile”, cum spunea un martor ocular. Un gard din sîrmă înalt de vreo doi metri și jumătate care împrejmuia aerodromul a fost culcat la pămînt, iar mai multe biciclete au fost călcate în picioare de marea de oameni. Printre cei care se îngrămădeau erau și dansatoarea Isadora Duncan (care avea să moară peste patru luni într-un accident bizar, strangulată atunci cînd eșarfa sa lungă s-a agățat în roata mașinii) și Jean Borotra, care împreună cu Jacques Brugnon îi învinsese pe Bill Tilden și pe Francis T. Hunter la Saint-Cloud în ziua aceea.

Pentru Lindbergh, aceasta era o situație extrem de alarmantă, fiind blocat și efectiv în pericol de a fi sfîșiat în bucăți. Mulțimile l-au tras afară din cockpit și l-au purtat pe umeri în triumf, ca pe o pradă de preț. „M-am trezit întins cu fața în jos, deasupra mulțimii, în mijlocul unei mări de capete care se întindea cît vedeam cu ochii, pierzîndu-se în noapte”, povestea el. „Parcă mă înecam într-o mare de oameni.” Careva i-a smuls casca de piele de pe cap și alții au început să tragă de hainele lui – lucru extrem de neliniștitor. În spatele lui, spre marea sa îngrijorare, avionul lui iubit era distrus de gloatele care să cățarau pe el. „Am auzit lemnul trosnind în spatele meu cînd cineva s-a lăsat prea tare pe un montanț. După aceea s-a rupt încă un montanț, apoi încă unul și am auzit pîrîitul pînzei sfîșiate.” Și-a dat seama că vînătorii de suveniruri își făceau de cap.

Cumva, în haosul acela, a ajuns cu picioarele pe pămînt, în timp ce hoardele de oameni se precipitau acum pe lîngă el. Ca prin minune, în lumina aceea slabă, le-a atras atenția un biet american care căsca și el gura pe-acolo și care semăna oarecum cu Lindbergh, așa că acum îl purtau pe el în triumf, în ciuda faptului că omul se tot zbătea, protestînd vehement. Cîteva minute mai tîrziu, funcționarilor din biroul comandantului aeroportului le-a stat inima în loc auzind

zornăit de sticlă spartă și dînd cu ochii de nefericita victimă care le era împinsă prin fereastră. Cu privirea rătăcită și ud learcă de sudoare, omul rămăsese fără haină, curea, cravată, un pantof și cam jumătate de cămașă; iar hainele pe care le mai avea pe el erau aproape toate ferfeniță. Parcă scăpase după un dezastru dintr-o mină. Le-a zis funcționarilor buimaci că pe el îl cheamă Harry Wheeler și că e blănar în Bronx. Venise la Paris ca să cumpere pielicele de iepure și fusese atras spre Le Bourget de același impuls care îi atrăsese și pe mare parte dintre parizieni. Acum tot ce își dorea era să plece acasă.

Între timp, Lindbergh a fost salvat de doi aviatori francezi care l-au condus în zona oficială de recepție. Acolo a făcut cunoștință cu Myron Herrick, cu fiul acestuia, Parmely, și cu nora lui, Agnes. L-au lăsat pe Lindbergh să-și tragă sufletul vreo cîteva minute, asigurîndu-l că avionul lui va fi pus la adăpost. A durat cîteva ore pînă ce Lindbergh și grupul lui Herrick au izbutit să străbată străzile supraaglomerate pînă la reședința ambasadorului din Avenue d'Iéna, în centrul Parisului. Aici Lindbergh nu s-a lăsat examinat de un doctor, dar a acceptat bucuros un pahar de lapte și ceva de mîncare, după care a făcut o baie fierbinte și scurtă.

Lindbergh nu mai închisese un ochi de mai bine de 60 de ore, dar a consimțit să se întâlnească cu reporterii care se strînseseră în fața reședinței. Parmely Herrick i-a poftit înăuntru. Deși se vedea de la o poștă că Lindbergh era frînt, a stat, foarte amabil, la povești cu reporterii vreo cîteva minute. Le-a spus că se luptase cu lapovița și cu ninsoarea cam 1 500 de kilometri; cîteodată zbura la o înălțime de numai trei metri, alteori la trei mii de metri. După aceea, îmbrăcat cu niște pijamale împrumutate de la Parmely, s-a întins în sfîrșit în pat. Era ora 4.15 dimineața.

Cel mai celebru om de pe planetă a închis ochii și a dormit zece ore.

1. În anii '20 numărul persoanelor distribuite în spectacole putea fi enorm. O producție a lui Max Reinhardt din 1924, *Miracolul*, avea în distribuție 700 de artiști.

Capitolul 7

În America era ziua. Vestea că Lindbergh ajunsese la destinație s-a răspândit pretutindeni în doar câteva minute. S-a stîrnit un vacarm de claxoane, sirene, clopote. De la un capăt la altul, întreaga țară jubila discordant, așa cum se întîmplă atunci cînd se sfîrșește vreun război.

Ziarele se dădeau peste cap să găsească vorbe potrivite ca să descrie extraordinara realizare a lui Lindbergh. *The New York Evening World* a numit-o „cea mai grozavă ispravă făcută de un singur om din toată istoria umanității”. Alt ziar a afirmat că este „evenimentul cel mai de seamă de la Înviere încoace”. Potrivit *North American Review*, tot pămîntul vibra de „bucuria mult așteptată de întregul neam omenesc la vestea că a apărut primul cetățean al lumii, primul om care merită cu adevărat să spună că adresa lui este «Pămîntul», primul ambasador itinerant al Creației”. După retorică și intensitatea emoțiilor, ai fi zis că era vorba despre a doua venire a lui Iisus.

The New York Times a dedicat zborului lui Lindbergh primele patru pagini ale ziarului, chiar dacă nu prea era mare lucru de zis în afară de faptul că reușise. În primele patru zile care au urmat zborului ziarele americane au publicat aproximativ 250 000 de articole, totalizînd 36 de milioane de cuvinte, despre Lindbergh și zborul lui. Fără să bănuiască deloc cît de mult avea să atragă atenția, Lindbergh plătise un serviciu care selecta știri din ziare, precizînd ca articolele să-i fie trimise mamei lui, care a aflat, îngrozită, că o întregă flotă de camioane se pregătea să-i livreze câteva tone de articole de prin ziare cînd încă nu trecuse nici o săptămînă.

Ai fi zis că toată țara căpiase. S-au făcut propuneri ca Lindbergh să fie scutit de impozite pe viață, să se boteze o stea sau o planetă după el, să fie primit în guvern pe viață ca șef al unui nou Minister al Aviației, iar ziua de 21 mai să fie declarată sărbătoare națională. I s-a acordat dreptul de intrare liberă pe viață la toate meciurile de baseball din liga întîi din orice oraș. O vreme statul Minnesota a cîntărit o propunere de a-și schimba numele în Lindberghia.

Președintele Coolidge a anunțat că 11 iunie va fi decretată Ziua Lindbergh în America – cel mai înalt omagiu adus vreodată de națiune unui cetățean particular. Poșta a

emis degrabă o serie specială de timbre pentru corespondența par avion – prima dată când i se acorda această cinste unei persoane în viață.

O mulțime de parcuri, copii, străzi și munți, secții ale unor spitale și grădini zoologice, râuri, licee și poduri au primit numele lui. La Chicago, s-a anunțat că se fac planuri pentru a ridica un Far Lindbergh comemorativ înalt de 404 metri a cărui lumină să se vadă de la aproape 500 de kilometri.

Lindbergh a primit peste 3,5 milioane de scrisori – în principal de la reprezentante ale sexului feminin, după cum s-a observat – și 15 000 de pachete conținând daruri și amintiri. Mulți dintre corespondenții săi acopereau și valoarea rambursului – în total cam 100 000 de dolari, după cum s-a estimat –, cu speranța deșartă că își va găsi timp să le răspundă. Western Union a primit așa de multe mesaje, încât a trebuit să pună 38 de angajați să se ocupe numai de asta ca să poată face față. Un mesaj din Minneapolis consta într-un text de 15 000 de cuvinte și 17 000 de semnături și se întindea pe 158 de metri când l-au desfăcut. Celor cu mai puțină imaginație, Western Union le-a pus la dispoziție 20 de formulare standardizate cu mesaje de felicitări, ca să aibă de unde alege. Mii de oameni au ales.

La Hollywood, un tânăr caricaturist pe nume Walt Disney a avut inspirația să creeze un filmuleț de desene animate intitulat *Plane Crazy*, cu un șoarece care era pilot. Pe șoarece îl chema inițial Oswald, dar curînd a cîștigat un loc mai durabil în inima națiunii cu numele Mickey. Robert Ripley, autorul brandului *Lucrurile incredibile ale lui Ripley* folosit în ziare, a primit 200 000 de scrisori și telegrame furioase după ce a afirmat cu nerușinare că înainte de Lindbergh mai fuseseră 67 de oameni care traversaseră oceanul în zbor. (Majoritatea cu dirijabile. Ulterior, un calcul mai atent a arătat că numărul acestora se apropia de 120.)

S-au compus cel puțin 250 de cîntece de mare succes dedicate lui Lindbergh și zborului său. Cel mai popular se intitula „Lindy Norocosul” – porecla pe care nu o suferea el – și era cîntat adesea la cinele unde era invitat, „spre marea mea stînjeneală și iritare”, își amintea el mai tîrziu. „Lindy Hop” a devenit un dans foarte popular – în mod ironic, de vreme ce neprihănitul Lindbergh nu dansase niciodată cu o fată.

Între timp, la Paris delirul atingea aceleași cote ridicate. Pe Le Bourget, în dimineața de după sosirea lui Lindbergh, oamenii care făceau curat au adunat peste o tonă de obiecte

pierdute, printre care și șase proteze dentare. Îndrumat cu blîndețe de Herrick, Lindbergh a făcut totul ca la carte. Ieșind pe balconul ambasadei pentru a saluta mulțimea după ce s-a trezit, în prima lui zi în Franța, a fluturat un drapel francez, aruncînd în delir miile de oameni care se îngrămădeau în stradă. Apoi el și Herrick au vizitat-o pe mama lui Nungesser, o văduvă care locuia într-un mic apartament de la etajul al șaselea, în Boulevard du Temple, lângă Place de la République. Se împlineau fix două săptămîni de la dispariția fiului ei. Cu toate că vizita nu a fost anunțată public, zece mii de oameni umpleau strada, așteptînd să sosească Lindbergh. Tot în această primă zi plină de evenimente, Lindbergh a sunat acasă folosind noua linie telefonică transatlantică, devenind astfel una dintre primele persoane particulare care nu numai că au traversat Atlanticul în zbor, ci au și vorbit la telefon peste ocean; în plus, i-a vizitat pe soldații bolnavi de la Les Invalides.

În zilele care au urmat, s-a dus la Palatul Elysée ca să primească La Légion d'honneur din partea președintelui Gaston Doumergue – era prima dată cînd un președinte francez îi înmîna personal unui american cea mai înaltă distincție franceză –, a ținut un discurs în Camera Deputaților, a fost sărbătorit de Aéro-Club de France, a participat la o paradă la care au asistat aproape un milion de oameni și a primit cheile orașului la primărie. De fiecare dată cînd vorbea, o făcea cu modestie și cu aplomb și nu scăpa nici o ocazie să laude realizările aviației franceze sau să spună ce oameni de treabă sînt francezii în general. A ținut să precizeze că succesul lui nu era decît o părțică a unui efort colectiv mai amplu. Cu ochii scăldați în lacrimi de bucurie, Franța l-a primit pe Lindbergh la pieptul ei. Francezii îi spuneau *le boy*.

Nici un străin aflat în vizită în Franța nu fusese onorat cu atîta extravaganță. Drapelul american a fost înălțat pe Quai d'Orsay, pe Ministerul Afacerilor Externe – prima dată cînd steagul Statelor Unite flutura pe această clădire sacră. În toată această perioadă încărcată a fost izbitor felul cum arăta Lindbergh. Toate lucrurile pe care le-a purtat în următoarele cîteva zile erau de căpătat – și nu prea avea cine să-i împrumute haine care să-i vină unui om așa de înalt și deșirat. Deși reporterii au fost prea diplomați sau prea intimidati ca să comenteze pe marginea acestui subiect, se vedea de la o poștă că Lindbergh umbla prin Paris îmbrăcat cu sacouri care îi erau cam scurte la mîneci și cu pantaloni care nu îi atingeau pantofii.

La cinci zile după zbor, mulțimi totalizând un milion de oameni încă se îngrămădeau de-a lungul străzilor oriunde mergea. A zîmbit mult în acele prime zile și făcea cu mîna de fiecare dată cînd îl aștepta puzderie de oameni. Dar asta nu avea să dureze prea mult.

Joi, 26 mai, Lindbergh s-a dus pe Le Bourget ca să verifice starea avionului. Suferise o mulțime de stricăciuni provocate de puhoiul de oameni care jubilau, dar acum mecanicii se chinuiau să-l repare. La aerodrom, Lindbergh a împrumutat un avion de vînătoare francez, Nieuport, ca să facă o tură. Cu toate că nu mai pilotase niciodată un Nieuport și nu era sigur care îi sînt limitele, s-a apucat să facă o serie de loopinguri, ranversări, vrii, tonouri și alte acrobații aeriene. Funcționarii francezi se uitau stupefiați cum cel mai respectat și mai prețuit om de pe pămînt făcea tumbe și plonja pe cer, deasupra lor, forțînd limitele unui avion despre care nu știa nimic. Gesticulînd ca apucații și țopăind de zor, îl implorau să înceteze aceste manevre periculoase și să coboare înapoi la sol. În cele din urmă, pentru că era băiat de treabă, Lindbergh s-a oprit. A fost o confirmare uluitoare a afirmației că Lindbergh a fost, foarte posibil, cel mai bun, dar și cel mai norocos pilot din istorie.

Lindbergh plănuia să facă turul Europei – și în special își dorea să viziteze Suedia, patria strămoșilor lui – și apoi să zboare înapoi în America. Încă nu era hotărît dacă să încerce o traversare riscantă a Atlanticului cu vîntul în față sau să meargă tot spre est, ca să ajungă acasă survolînd Asia și nordul Pacificului. Însă Herrick l-a informat că nu avea să fie nici una, nici alta. Președintele Coolidge trimisese un crucișător, USS *Memphis*, ca să-l aducă acasă pentru ca America să-l poată omagia așa cum se cuvine. Președintele voia să termine mai repede cu ceremoniile ca să poată pleca în vacanță, în Black Hills, Dakota de Sud.

Lui Lindbergh i s-a permis să viziteze scurt Bruxellesul și Londra, pentru că promisese deja că va ajunge în aceste orașe. În mod excepțional, i s-a îngăduit să piloteze chiar el avionul.

Peste 100 000 de oameni îl așteptau la aerodromul Croydon de lîngă Londra – așa de mulți, încît poliția nu a reușit să-i împiedice să pătrundă pe pistă. Lindbergh a trebuit să întrerupă aterizarea de două ori din cauză că puzderie de oameni surescitați năvăleau pe pista acoperită cu iarbă – priveliște care cu siguranță îl îngrijora pe pilotul fără vizibilitate spre înainte. După aceea mașina care l-a preluat pe Lindbergh a fost asaltată de mulțime. Polițiștii au reușit să răzbată prin mulțime doar punîndu-l pe Lindbergh să se

întindă pe banchetă, acoperindu-l cu o haină și spunându-le oamenilor că de fapt mașina transporta o femeie grav rănită.

Cu chiu, cu vai, a ajuns la Palatul Buckingham, unde, după cum se știe, regele l-a blocat pe Lindbergh întrebându-l cum făcuse pipi în timpul zborului. Lindbergh i-a explicat, oarecum jenat, că își luase cu el o găleată special pentru asta.

George al V-lea, care ținea neapărat să înțeleagă cum trebuie acest aspect al zborului, l-a întrebat de câte ori folosisse găleata.

Având în vedere în ce familie crescuse, este foarte posibil ca Lindbergh să nu mai fi vorbit niciodată pînă atunci cu cineva despre nevoile sale fiziologice, dar uite că ajunsese să aibă această discuție cu regele Angliei.

„De două ori”, a șoptit el cu voce răgușită și cu o față de ziceai că mai are puțin și leșină. „Unde anume?”, a insistat regele. „O dată deasupra insulei Newfoundland și o dată în largul oceanului.”

Regele a dat din cap gînditor, mulțumit de răspuns.

Trei zile mai tîrziu Lindbergh era la Cherbourg, urcînd la bordul crucișătorului USS *Memphis*, care urma să-l ducă acasă. A făcut cu mîna către mulțimile adunate pe chei și oamenii l-au ovaționat cu ardoare. Mulți aruncau flori. Toate ziarele franceze i-au adus omagii călduroase și i-au urat tînărului american *bon voyage*.

Apoi viața a revenit la normal în Franța. Nu a trecut nici o zi și se arunca din nou cu pietre în autocarele cu turiști americani, iar vizitatorii de pe Champs-Élysées descopereau cît e de greu să faci contact vizual cu chelnerul. Și s-a dovedit că nu era decît începutul. Înainte să se sfîrșească vara, milioane de francezi aveau să deteste America mai mult ca oricînd, străzile din Franța devenind de-a dreptul periculoase pentru americani. Vara anului 1927 avea să fie nu doar cea mai fericită pentru America după mult timp, ci și foarte urîță.

Iunie

Babe

„Era mai
impunăt
or decît
preşedin
tele.

Odată,
pe cînd
veneam
în nord,
ne-am
oprit
într-un
orăşel
din
Illinois,
o simplă
haltă.

Era cam
10 seara
şi turna
cu
găleata.

Trenul a
oprit
zece
minute
pentru
apă sau
nu ştiu
ce.

Orăşelul
acela nu
cred să
fi avut
mai mult
de cinci
mii de
locuitori

, dar jur
că patru
mii
dintre ei
stăteau
acolo, în
ploaie,
așteptîn-
d să-l
vadă pe
Babe.”

Richards Vidmer, reporter sportiv
la *The New York Times*

Capitolul 8

La sfârșitul secolului al XIX-lea, Baltimore era al șaselea oraș ca mărime din America (între timp a coborât pe locul 21) și unul dintre cele mai dure, iar zona cea mai dură din Baltimore era un cartier aflat aproape de Inner Harbor numit fără ironie sau afecțiune Orașul Porcilor.

Aici s-a născut, pe 6 februarie 1895, George Herman Ruth, într-o familie nu tocmai bogată, sterilă emoțional și aparent fără nici o șansă. Șase dintre cei opt frați ai săi aveau să moară la vârste fragede, George pierzându-și și părinții când era încă mic – mama lui a murit de tuberculoză, iar tatăl a fost înjunghiat într-o încăierare din fața barului său. Soarta a fost crudă cu această familie.

Prima propoziție din autobiografia lui Ruth este: „Am fost un copil rău”, afirmație care nu e în întregime adevărată. Cîteva rînduri mai jos adaugă: „Nu mi-am cunoscut prea bine părinții”, ceea ce este mai aproape de adevăr. Ruth a cam fost lăsat în voia sorții când era încă foarte mic. Părinții săi nu erau atît răi, cît mai degrabă ocupați cu altele. Mama sa și-a petrecut cea mai mare parte a copilăriei lui agonizînd fără speranță într-un apartament înghesuit aflat la etaj, deasupra barului. Tatăl lui, lipsit de o parteneră de viață sănătoasă, administra singur barul de la parter – unde își petrecea aproape tot timpul. Poate că nimic nu reflectă mai bine detașarea și imaterialitatea familiei lui Ruth decît faptul că a crescut fără să știe exact cîți ani are. Pînă ce și-a văzut pentru prima dată certificatul de naștere, cînd a depus cerere pentru un pașaport, la 39 de ani, a crezut că are cu un an mai mult decît vîrsta lui reală. Dar nici Ruth nu a fost un fiu nemaipomenit de atent. În autobiografia sa afirmă că mama lui a murit cînd el avea 13 ani. De fapt, avea 16. În plus, i-a scris greșit numele de domnișoară.

Barul în care a crescut Ruth nu mai există de mult. Printr-o coincidență fericită, lîngă locul respectiv se află astăzi centrul terenului exterior de la Camden Yards al echipei Baltimore Orioles – deloc nepotrivit, avînd în vedere că Ruth a jucat baseball profesionist pentru prima dată ca membru al echipei Baltimore Orioles, cînd s-a ales cu porecla „Babe”.

În primăvara anului 1902, în vreme ce Charles Lindbergh, doar un bebeluș pe atunci, gîngurea într-un coșuleț elegant în Minnesota, tatăl lui Babe l-a dus pe micul George la Școala Industrială pentru Băieți St. Mary din Baltimore – un edificiu masiv, întunecos și lugubru din Wilkens Avenue, la vreo cinci kilometri vest de cartierul lui – și l-a lăsat acolo. Acesta era unul dintre cele aproape 30 de locuri unde erau abandonați copiii orfani sau îndărătnici din Baltimore la 1900 – o reflecție a condițiilor sociale disperate în care trăiau pe atunci mulți locuitori ai orașului. Aceasta avea să fie casa lui Ruth aproape tot timpul în următorii 12 ani.

St. Mary era o instituție ieșită din comun – în parte orfelinat, în parte școală de corecție, în parte școală privată. Dintre cei 850 de băieți înscriși, cam jumătate erau interni care plăteau o taxă. Părinți din toată America își trimiteau băieții la St. Mary, adesea ca ultimă soluție, după ce alte școli nu îi primiseră.

Școala era condusă de misionarii xaverieni, un ordin romano-catolic ai cărui membri adoptau pietatea și celibatul, dar nu erau propriu-zis preoți, iar condițiile erau exact ca la mănăstire. Elevii nu aveau pic de intimitate. Toate activitățile – fie că dormeau, făceau duș, mînceau ori învățau – le făceau în comun. Paturile, băncile, cabinele de duș – toate erau așezate pe rînduri lungi, cazone, ca într-o pușcărie sinistă din epoca victoriană. Dar școala St. Mary nu era deloc așa de rea ca altele de genul ăsta. Copiii erau tratați cu demnitate și chiar cu un soi de afecțiune aspră, fiind răsplătiți pentru bună purtare cu cîte 25 de cenți pe săptămîină, bani de buzunar. Băieții de la școala St. Mary primeau o educație de bază destul de solidă și învățau o meserie. Ruth a învățat să croiască și să coase cămăși, iar peste ani le arăta încîntat coechipierilor lui cu cîtă pricepere făcea o manșetă sau un guler.

Toți elevii avuseseră în trecut probleme de comportament, însă misionarii le puneau pe seama faptului că nu fuseseră crescuți cum trebuie mai degrabă decît pe vreun neajuns ce ținea de caracterul lor – o perspectivă în mod clar luminată pentru vremea aceea. Ei considerau că, dacă este încurajat și tratat cu decență și respect, orice băiat va deveni un cetățean model – și au avut dreptate aproape în toate cazurile. 95% dintre băieții educați de misionarii xaverieni au avut o viață normală, stabilă.

În copilărie, Ruth era corpolent, țațoș, cu față de mops, degajat – o figură înduioșător de tristă. A fost mereu mult mai masiv decît colegii lui – așa de masiv, încît odată, cînd niște

oameni de la o organizație caritabilă împărțeau daruri de Crăciun, l-au luat drept angajat, așa că au sărit peste el când i-a venit rîndul. Când și-au dat seama de gafă, George a primit și el o cutie uriașă cu bomboane de ciocolată. În loc să le pună bine – și țineți cont de faptul că probabil nu mai avusese niciodată în viața lui un lucru așa de extraordinar despre care să poată spune că este al lui –, s-a apucat imediat să-i servească și pe ceilalți cu bomboane. Era un puști care ar fi meritat să aibă o copilărie mai fericită. Din 1912 pînă în 1914 nu l-a vizitat nimeni.

Misionarii de la școala St. Mary erau extrem de devotați baseballului. Școala avea nu mai puțin de 44 de echipe, dotate cu echipament complet și uniforme. Nici dacă ar fi plătit toți banii de pe lumea asta Ruth nu ar fi putut avea o pregătire mai bună pentru o carieră în baseball. Datorită baseballului „l-am întîlnit și am învățat să-l iubesc pe cel mai grozav om pe care l-am cunoscut vreodată” – fratele Matthias Boutillier. Matthias, de fel din Cape Breton, Noua Scoție, era un uriaș blînd și amabil, francez la origine. Avea 1,98 metri și cîntărea 113 kilograme, dar vorbea mereu cu voce blajină. Era un foarte bun jucător de baseball, dar și un antrenor grozav – iar Babe Ruth era un copil mai talentat și mai muncitor decît toți copiii cu care mai avusese de-a face. La vîrsta de 8 ani, George juca baseball cu copii de 12 ani; la vîrsta de 12 ani juca cu unii de 16. În adolescență, putea juca în orice poziție pe teren mai bine decît oricine altcineva din școală – chiar și la prindere, trebuind să-și pună pe stînga o mînușă făcută pentru mîna dreaptă, pentru că școala nu avea mînuși pentru stîngaci. Dar, atunci cînd era la bătaie, nu avea egal. În adolescență, avea 1,87 metri, cîntărea aproape 90 de kilograme și era foarte puternic.

Auzind că la școala St. Mary este un copil senzațional, au venit în 1914 să arunce o privire întîi un vîntător de talente de la Baltimore Orioles, apoi o echipă din liga a doua, din cadrul Ligii Internaționale. În momentul cînd a venit George la baza-casă, vîntătorul de talente a observat cu surprindere că apărătorul exterior pe dreapta și-a părăsit locul obișnuit și s-a dus mult mai încolo – așa de departe, că deja se afla pe terenul învecinat. Chiar și așa, Ruth tot a trimis mingea peste capul acestuia. A fost una dintre cele trei lovituri lungi din ziua aceea. În mod surprinzător, vîntătorul de talente nu a fost cine știe ce impresionat de forța lui Ruth. Lansarea mingii de baseball la mare distanță în 1914 era un talent interesant, dar nu unul care să merite a fi cultivat. Orioles aveau nevoie de oameni la aruncare și pe această poziție l-au luat în echipă.

Și așa, la începutul lui martie 1914 George Herman Ruth, care tocmai împlinise 19 ani, și-a luat rămas-bun de la fratele Matthias și prietenii lui de la școala St. Mary, s-a urcat în tren și a plecat către sud, la Fayetteville, în Carolina de Nord, pentru primul lui antrenament de primăvară și noua sa viață ca jucător profesionist de baseball. A fost pentru prima dată când a mers cu trenul, prima dată când a ieșit din Maryland, prima dată când a văzut orașe mici și peisaje sălbatice, prima dată când a stat la hotel și prima dată când a comandat mâncare dintr-un meniu. Habar nu avea pe ce lume trăiește. Nu știa nici măcar că liga întâi este formată de fapt din echipele ce joacă în două ligi. Porecla pe care i-au dat-o acum coechipierii săi, „Babe” („Copilașul”) – pentru că era așa de inocent și de tânăr –, i se potrivea ca o mănușă. Ruth nu era decât un copilaș, din toate punctele de vedere – în afară de fizic. Din primul lui salariu și-a cumpărat o bicicletă. Prin hoteluri, când nu avea altceva de făcut, se plimba cu liftul ore întregi. După atîția ani în care trăise la comun, nu se mai rușina de goliciunea lui sau când stătea pe veceu și nu avea aproape deloc simțul proprietății. Primul lui coleg de cameră, Ernie Shore, a descoperit oripilat, la cîteva săptămîni după ce începuse sezonul, că în tot acel timp Ruth îi folosisese periuța de dinți.

Aproape din prima clipă Ruth și-a etalat apetitul pentru care a devenit faimos. Ideea că la restaurantele hotelurilor putea comanda orice îi poftea inima era pentru el un răsfaț de care a profitat mereu. A dat rapid și de gustul sexului. Nici la capitolul ăsta nu era deloc rușinos. Un coechipier pe nume Larry Gardner își amintea că, intrînd într-o cameră, a dat peste Ruth, care făcea sex cu o prostituată pe podea. „El fuma trabuc și ronțaia alune, iar tipa aia se ocupa de el”, povestea Gardner minunîndu-se – și pe bună dreptate.

„Cînd îl lăsau să iasă”, își amintea alt coechipier, „parcă eliberau o sălbăticiune dintr-o cușcă”. Ruth nu a fost foarte pretențios nici atunci, nici mai tîrziu. Marshall Hunt de la *New York Daily News* a afirmat odată despre femeile lui Ruth că în general „nu i s-ar fi părut atrăgătoare decât unui bărbat care tocmai ar fi ieșit din pușcărie după ce a stat închis 15 ani”.

În 1914 echipa Orioles avea probleme mari. Fanii săi o abandonau în masă, alegînd altă echipă, Baltimore Terrapins, din noua (și efemera) Ligă Federală¹. La un moment dat Orioles a jucat în fața a doar 17 suporteri, în timp ce de vizavi se auzea vuietul tribunelor pline la un meci al echipei Terrapins. Nereușind să mai plătească salariile, Orioles a

început să vîndă jucători. În luna iulie a primului său sezon, Ruth s-a trezit brusc vîndut echipei Red Sox din Boston. A plecat imediat în nord și, chiar în ziua în care a ajuns la Boston, pe 11 iulie, a fost trimis direct la aruncare, ceea ce înseamnă că primul meci din liga întîi pe care l-a văzut a fost unul în care a jucat și el². A ratat opt aruncări și a cîștigat cu 4 la 3.

Așadar, la doar patru luni după ce plecase de la școala St. Mary, fără să fi apucat măcar să se descurce singur, Babe Ruth ajunsese jucător de baseball în liga întîi. În vara aceea, Ruth lua adesea micul dejun la o cafenea numită Lander's. Acolo mai stătea la taclale cu o chelneriță frumușică pe nume Helen Woodford. Într-o bună zi, dacă e să-l credem pe Ruth, acesta i-a spus: „Auzi, dragă, ce-ai zice să ne punem pirostriile?”. După ce a stat pe gînduri vreo cîteva minute, ea a consimțit; s-au căsătorit în toamna anului 1914. Ruth avea 19 ani, ea dacă avea 15. Nu prea se potriveau. În autobiografia lui, Ruth i-a stîlcit numele.

Astăzi este greu de priceput cît de important era baseballul pe vremea lui Babe Ruth în viața americanilor – cît de dominant, de omniprezent și de necontestat era acesta la nivel cultural și emoțional. Era bucuria și obsesia întregii națiuni. Era numit „Sportul Național”, cu majuscule. Dintre toate sporturile, mare parte din America nu se gîndea decît la asta o bună parte din an.

Cînd aveau loc evenimente importante precum Campionatul Mondial de baseball, ziarele instalau în toate orașele mari tabele de marcaj gigantice, care, invariabil, atrăgeau puzderie de oameni. În multe orașe, unii impresari închiriau teatre sau alte spații generoase (Madison Square Garden, de pildă) pentru a le oferi cumpărătorilor de bilete meciuri simulate. O variantă folosea o schemă de mari dimensiuni a unui teren de baseball, cu becuțe colorate care marcau loviturile ratate, cele reușite și eliminările, clopoței pentru loviturile la bază și urme albe de picioare ce reconstituiau vreo traiectorie în jurul traiectoriilor de bază. Un crainic de pe scenă relata – și uneori înflorea – evoluția meciului care se disputa pe un teren aflat în altă parte, folosindu-se de informații fragmentare furnizate prin telegraf în timp ce tabela de marcaj se lumina, zbîrnîia și marca vreo traiectorie, ilustrîndu-i relatarea. Un alt sistem se folosea de niște băieți, fiecare reprezentînd un jucător, care ocupau poziții pe terenul de baseball de pe scenă, unde aruncau, loveau și prindeau o minge imaginară sau alergau de la o

bază la alta, reproducând ceea ce se întâmpla în meciul real, jucat în altă parte. Cum spunea un observator uluit, nici măcar suporterii din tribune nu „ovaționau fiecare acțiune reușită de jucători cu mai multă înfocare decât milioanele care se înghesuiau prin tot felul de săli sau care înțesau străzile din fața sediilor ziarelor”.

Aceasta era lumea veselă și incitantă în care s-a trezit Babe Ruth. Ținând cont de tot ce știa să facă cu bîta lui de baseball, este extraordinar că Ruth a jucat aproape un sfert din cariera lui doar la aruncare – fiind chiar unul dintre cei mai buni aruncători din baseball. În 1915, primul lui sezon întreg la Red Sox, a câștigat 18 meciuri și a pierdut opt, al patrulea cel mai bun rezultat din această ligă. A eliminat după trei lovituri 112 jucători aflați la bătaie, a favorizat mai puține lovituri pe meci decât orice alt jucător din ligă în afară de unul și a încheiat anul cu un coeficient de eficiență mai mult decât onorabil de 2,44. În anul următor, a avut 23 de victorii și 12 înfrîngeri, fiind cel mai bun jucător din ligă din punctul de vedere al coeficientului de eficiență, al înfrîngerilor la zero, al numărului de lovituri marcate pe meci și al mediei înscrierilor de către adversari. Era pe locul al treilea ca număr de victorii, al doilea din punctul de vedere al coeficientului de eficiență și al eliminării adversarului după trei lovituri și al patrulea ca număr de meciuri complete. Cele nouă înfrîngeri la zero datorate lui (ceea ce înseamnă că nu a lăsat echipa adversă să marcheze nici un punct) rămîn un record în rîndul aruncătorilor stîngaci. În 1917, a dominat sau cel puțin a fost inclus din nou în aproape toate categoriile de topuri la aruncare, cu 24 de victorii și 13 înfrîngeri. Aproape întîmplător, în aceeași perioadă a început o serie de 29 și două treimi de reprize consecutive cu scor nul în care a fost la aruncare în cadrul campionatului mondial – record pe care l-a deținut 43 de ani.

Nu am cuvinte să spun ce lucru extraordinar era acesta. Puștii veniți direct de pe băncile școlii nu ajungeau direct pe teren în liga întîi, zăpăcindu-i de cap pe unii aruncători cu multă experiență, ca Ty Cobb și Joe Jackson cel Desculț. Chiar și cei mai buni aruncători tineri aveau nevoie de timp ca să capete încredere și să priceapă niște lucruri. În primii lui trei ani din liga întîi, Walter Johnson a obținut 32 de victorii și 48 de înfrîngeri. Christy Mathewson avea 34, respectiv 37. În aceeași perioadă Ruth obținea 43, respectiv 21. În toată perioada cît a fost la aruncare, raportul victorii/înfrîngeri înregistrate de Ruth a fost de 94-46, iar coeficientul de eficiență (o măsurare statistică simplă a forței aruncătorilor) de doar 2,28, o cifră cu adevărat

impresionantă. Procentul de 0,671 victorii din totalul meciurilor jucate de el rămîne al șaptelea în top din toată istoria baseballului.

Problema era – deși pînă atunci asta nu mai reprezentase niciodată o problemă pentru cineva – că nu avea egal nici cînd venea vorba să lovească mingea cu bîta de baseball. În 1915, primul lui sezon complet, Ruth a înscris patru *homerun*-uri din 92 de ocazii în care fusese oficial la bătaie³. Asta însemna cu doar trei mai puține decît Braggo Roth, cel mai bun marcator de *homerun*-uri din Liga Americană, ale cărui prezențe la serviciu fuseseră de patru ori mai numeroase. În 1918, ca să profite de talentul lui la bătaie, Red Sox au început să-l pună pe Ruth la baza întîi sau în afara cîmpului atunci cînd nu era la aruncare. 1918 s-a dovedit a fi anul cel mai prost din istorie în ceea ce privește *homerun*-urile în liga întîi. Echipa Washington Senators nu a înscris decît patru *homerun*-uri în acel an. The Browns au înscris cinci, White Sox opt și Indians nouă. Babe Ruth a înscris el singur 11. În anul următor, în ciuda faptului că fusese la aruncare în 133 $\frac{1}{3}$ reprize (incluzînd 12 meciuri complete), Ruth a înscris 29 de *homerun*-uri, un număr aproape dublu față de recordul stabilit de Socks Seybold de la Philadelphia Athletics în 1902. În 111 meciuri în care a jucat ca apărător exterior, a avut 26 de *assist*-uri și doar două greșeli de apărare. Media lui defensivă de 0,996 era de departe cea mai bună din ligă. Iată niște rezultate cu totul ieșite din comun – și, desigur, nu era decît începutul.

Baseballul modern are un anumit aer de atemporalitate foarte prețuit de fani. Un vizitator din vremurile noastre care ar călători în timp, ajungînd pe un teren de baseball al ligii întîi din anii '20, s-ar simți, din multe puncte de vedere, ca acasă. Jocul de pe teren, felul cum se aude mulțimea din tribune, strigătele vînzătorilor ambulanți ar fi reconfortant de familiare, spre deosebire de alte aspecte ale vieții din America anilor '20. (Același vizitator s-ar chinui să pornească o mașină, să dea un telefon, să găsească frecvența unui post de radio, ba chiar și să traverseze strada.) Însă chiar și pe terenul de baseball ar începe să vadă curînd anumite diferențe.

În primul rînd, meciurile se jucau în general într-un ritm mult mai vioi. În mod tradițional, începeau la 3 după-amiaza și rareori treceau cu mult de ora 5. (Unul dintre motivele principale pentru care ziarele de seară erau atît de populare era tocmai faptul că ofereau scorurile meciurilor de baseball

din ziua respectivă.) Multe meciuri durau 90 de minute, dar uneori se terminau mai repede. Ba chiar o dată, pe 26 septembrie 1926, la St. Louis, Browns i-au învins pe Yankees cu 6-1 în doar o oră și 12 minute, în primul meci din două care aveau loc succesiv între aceleași echipe, apoi s-au întors pe teren și au câștigat și a doua partidă cu 6-2 în 55 de minute. Ambele meciuri au avut câte nouă reprize. Nu știu cum au reușit performanța asta. Cele două echipe au înregistrat în total 25 de lovituri reușite în prima partidă și 20 în a doua, așa că nu a fost vorba de duelurile clasice dintre jucătorii aflați la aruncare. Pur și simplu nu pierdeau vremea.

Meciurile erau și mult mai violente. Se iscau adesea încăierări, uneori nu doar între suporterii, ci și între jucători. În 1924, când Ruth și marele lui rival, Ty Cobb, s-au luat la harță în Detroit, nu numai că le-au sărit în ajutor toți coechipierii lor, ci și fanii din tribune s-au luat la bătaie. Au smuls scaune și le-au aruncat pe terenul năpădit de cel puțin o mie de spectatori. Meciul a trebuit să fie întrerupt. Nici jucătorii nu ezitau să se năpustească în tribune ca să-i chelvănească pe suporterii care îi hărțuiau pînă ce îi scoteau din sărite. În 1920 Ruth a sărit în tribune ca să-l ia la pumni pe un individ care îl făcuse „nemernic” – apoi a făcut imediat stînga-mprejur cînd tipul a scos cuțitul. Ty Cobb s-a dus odată peste un spectator care îl huiduise toată după-amiaza și l-a snopit în bătaie. Cînd suporterii i-au strigat lui Cobb că omul era un veteran de război ce rămăsese fără mîini, acesta a răcnit: „Mă doare undeva și dacă nu are nici picioare!”, continuînd să-i îndese la pumni pînă ce au venit niște polițiști și l-au luat cu forța de acolo. Pentru asta Cobb a fost suspendat zece zile. Odată Ruth i-a dat un pumn în falcă unui arbitru cu care se certa. A primit o amendă de 100 de dolari și a fost suspendat tot zece zile; a avut mare noroc să scape numai cu atît.

Jucătorii nu trăiau ca vedetele de astăzi. Cînd ajungea într-un oraș o echipă din altă parte, de obicei jucătorii mergeau pe jos din stație pînă la hotel și își cărau singuri bagajele. Adesea jucau îmbrăcați în echipament murdar, mai ales la Chicago, unde patronul echipei White Sox, Charles Comiskey, îi taxa pe jucători dacă voiau să le spele echipamentul.

Liga întîi era mai compactă, cu doar 16 echipe din zece orașe, spre deosebire de cele 30 de echipe de astăzi, din 27 de orașe. Bostonul, Chicago, St. Louis și Philadelphia aveau fiecare câte două echipe în liga întîi; New Yorkul avea trei. St. Louis era cel mai vestit oraș care avea o echipă în liga întîi, iar Washingtonul cel mai sudic.

Terenurile aveau adesea ciudăţeniile lor, care le confereau un soi de imprevizibilitate interesantă. La Polo Grounds, al echipei New York Giants, terenul exterior era aşa de înclinat spre gard, încît de pe banca de rezerve nu li se vedeau decît capetele şi umerii apărătorilor exteriori, ca nişte vapoare plutind la orizont. (De fapt acolo nu s-a jucat niciodată polo. Polo Grounds au primit numele altei arene anterioare de lîngă Central Park unde erau meciuri de polo.) La Griffith Stadium din Washington, zidul terenului exterior trasa un zigzag aiuritor, ocolind cinci case şi un copac ai căror proprietari refuzaseră să le vîndă atunci cînd s-a construit arena, creînd unghiuri frapante în care ricoşa mingea şi zăpăcindu-i în mod amuzant pe apărătorii exteriori din echipele oaspeţilor. Pe cel puţin trei terenuri de baseball, inclusiv pe Yankee Stadium, erau catarge cu steaguri în zona de joc din centru, abia aşteptînd să se izbească de ele apărătorii exteriori care uitau de ele. La Fenway Park din Boston, apărătorii exteriori pe stînga erau nevoiţi să se cocoate pe un mal abrupt ca să prindă mingile trimise în zid.

Poate cel mai mare şoc pentru un contemporan al nostru care ar vizita un teren de baseball din anii '20 ar fi starea lor jalnică. Terenurile exterioare erau în general un soi de imaşuri, iar zonele pe care se circula mult, precum cele dintre baze şi din jurul casei, erau adesea denivelate şi lipsite de vegetaţie, mai ales spre sfîrşitul sezonului. După ploaie, îngrijitorii terenului stropseau adesea cu benzină în jurul zonei de bătaie şi îi dădeau foc ca să usuce pămîntul – aşa că pămîntul nu era tocmai fin şi delicat.

Elementele de siguranţă erau aproape cu totul absente. Jucătorii ofensivi nu aveau căşti. Zidurile terenului exterior nu erau căptuşite. Mănuşile erau aşa de rigide şi de primitive, încît prinderea mingii cu o singură mînă „putea stîrni senzaţie”, cum spunea Marshall Smelser. Suporturile pentru bîte de baseball nu fuseseră încă standardizate, aşa că pe cele mai multe terenuri jucătorii îşi aliniau bîtele pe pămînt, în faţa băncii de rezervă, ceea ce era foarte periculos pentru cei aflaţi la prindere sau pentru apărătorii din zona de bătaie care alergau după mingea lovită în afara terenului de joc. Şi apărătorii exteriori îşi lăsau adesea mănuşile pe teren, cînd venea rîndul la bătaie echipei lor. Într-un cuvînt, erau o sumedenie de chestii de care puteai să te împiedici ori să te izbeşti. Ceea ce se şi întîmpla adesea.

Pentru suporteri, era mult mai dificil să-şi dea seama ce se întîmplă pe teren. În anii '20 nici un stadion din Statele Unite nu avea sistem de sonorizare. De obicei era cineva cu un megafon care anunţa numele celor aflaţi la bătaie şi cam

atât. Jucătorii mai puțin cunoscuți nu erau ușor de identificat pentru că echipamentele nu aveau pe ele numere. Asta avea să se întâmple abia începând din 1929, când sistemul a fost introdus de echipele Yankees și Indians. Atunci Yankees le-au alocat numere jucătorilor în ordinea în care ajungeau la bătaie (mai mult sau mai puțin), motiv pentru care Ruth s-a ales cu numărul 3 și Gehrig cu 4. Pe tabelele de marcaj nu erau afișate loviturile reușite și greșelile de apărare, așa că spectatorii trebuiau să-și dea seama singuri când o echipă nu reușea să lovească mingea pentru a ajunge la bază sau când era un meci perfect. Oricine reușea să țină scorul din tribune era o neprețuită sursă de informații pentru cei din jur.

Pe teren, jucătorii erau adesea mult mai predispuși să se rănească unii pe alții. Ty Cobb, care era aproape nebun cu acte, aluneca întotdeauna spre bază cu crampoanele ridicate, sperînd din tot sufletul că o să lovească pe cineva, dar nici alții nu erau mai breji. Aruncarea mingii direct în jucătorii aflați la bătaie era o strategie la ordinea zilei, acceptată de toată lumea. Burleigh Grimes de la Brooklyn Dodgers, care era vestit pentru toanele lui, a stabilit un soi de record de aruncare a mingii direct în adversarul aflat la bătaie încă înainte ca acesta să fi pus piciorul pe baza-casă. Walter Johnson de la Washington Senators nu a aruncat niciodată în cineva în mod intenționat, dar a nimerit destul de mulți adversari din greșeală. A pus capăt carierei unui anume Lee Tannehill de la White Sox când i-a rupt brațul așa de rău chiar deasupra încheieturii mîinii, încît Tannehill nu a mai putut niciodată să folosească bîta de baseball. Două săptămîni mai tîrziu Johnson i-a fracturat maxilarul unui începător pe nume Jack Martin. (Johnson, care era un tip foarte de treabă, era întotdeauna foarte afectat cînd faulta un jucător și de obicei trebuia să fie scos din joc.) În autobiografia sa, Ruth notează că a încercat odată să-l trimită în spate pe un jucător numit Max Flack, dar, fără să vrea, l-a pocnit drept în mijlocul frunții. Flack s-a prăbușit la pămînt, dar a scăpat cu viață. Ruth povestea întîmplarea ca pe o anecdotă, unul dintre lucrurile amuzante care se întîmplau pe terenul de joc.

În astfel de condiții, te-ai aștepta să fi avut loc și accidente mortale, dar în realitate un singur om a murit în timpul unui meci de baseball. S-a întîmplat în august 1920 și Babe Ruth era și el de față. Spre seară, cînd nu prea se mai vedea bine, Carl Mays de la New York Yankees, despre care se știa că este agresiv și pe care nu îl suporta aproape nimeni, nici măcar coechipierii lui, a aruncat mingea în afara zonei de lovire, dar foarte aproape de poziția adversarului aflat la bătaie, un jucător de la Indians pe nume Ray Chapman;

acesta nu a văzut mingea. Cum mingile nu prea erau înlocuite în timpul meciului, tindeau să se murdărească și să se tocească pînă la sfîrșitul zilei, lucru de care profitau adesea jucătorii aflați la aruncare în lumina amurgului. În plus, Mays era specializat în așa-numitele aruncări de tip submarin, mingile lansate de el fiind astfel și mai puțin vizibile. Oricum, Chapman nu a văzut-o. Mingea l-a lovit în tîmplă, cu o bufnitură înfiorătoare și cu atîta forță, încît a ricoșat înapoi la Mays, care a prins-o și a aruncat-o apărătorului de la baza întîi, crezînd că fusese respinsă de bîta lui Chapman. După care toată lumea a realizat ce nenorocire se întîmplase. Chapman, rănit grav, a scăpat bîta de baseball din mînă și, amețit, a încercat să se ducă spre baza a doua, dar se îndrepta mai degrabă spre vestiare. După cîtiva pași, l-au lăsat picioarele și a căzut grămadă la pămînt. A fost dus la Spitalul St. Lawrence, unde a murit a doua zi. Nu și-a mai recăpătat deloc cunoștința.

Despre acest incident Ruth nu a spus în autobiografia lui decît că a provocat atîtea resentimente în rîndul jucătorilor de la Indians, încît Mays nu a mai fost lăsat să joace cu ei în anul acela. Chapman rămîne singurul jucător din liga întîi care a fost accidentat mortal pe terenul de joc.

Totuși, zona cea mai periculoasă a arenei o constituiau gradenele. În cel mai grav incident din istoria baseballului, în 1903, la Baker Bowl din Philadelphia, un zid din spatele tribunei în care se aflau suporterii s-a prăbușit dintr-odată și sute de oameni au căzut în stradă de la o înălțime de zece metri. Au fost 12 morți și 200 de răniți, mulți grav. În mod uluitor, pe același stadion a fost cît pe ce să se întîmple o catastrofă și mai îngrozitoare în primăvara anului 1927, cu o săptămîină înainte de zborul lui Charles Lindbergh la Paris. În a șaptea repriză a unui meci între Philadelphia Phillies și St. Louis Cardinals de pe 14 mai, începînd brusc să plouă – parte a aceleiași furtuni îndărătnice care îi obliga pe concurenții ce aspirau la zborul transatlantic să rămînă la sol, în Long Island –, sute de suporterii care stăteau în gradene s-au grăbit să se adăpostească sub terasa unei tribune cu două niveluri din dreptul bazei întîi. În repriza anterioară, cei de la Phillies înscriseră opt *run-uri* la rînd, lucru atît de rar la Philadelphia, încît suporterii fuseseră cuprinși de frenezie și, probabil din cauză că s-au apucat să sară în sus de bucurie, structura veche și fragilă a început să cedeze. Acum, apăsată de greutatea suplimentară a încă vreo cîteva sute de oameni, tribuna a început să geamă prelung și jalnic, după care s-a prăbușit brusc, spectaculos. Ca prin minune, nu a murit nimeni pe loc, deși un litograf de 50 de ani pe nume Robert

Haas a fost călcat în picioare în panica ce a urmat. 50 de oameni au fost răniți suficient de grav ca să aibă nevoie de spitalizare, însă toți în afară de doi au fost externați în mai puțin de 24 de ore. În toată istoria sportului american nu a mai existat o catastrofă atât de spectaculoasă și în același timp atât de îndurătoare.

Exista un motiv simplu, deși nu tocmai nobil pentru delăsarea care marca de atîția ani Baker Bowl și multe alte arene mai vechi: finanțele. Baseballul era o instituție prețuită, dar o investiție proastă. Principala problemă era că partidele de baseball se jucau în timpul zilei, cînd majoritatea oamenilor erau la serviciu. În multe orașe – la Boston pînă în 1929, la Pittsburgh și Philadelphia pînă în 1933 – nu erau permise meciuri duminică, așa că multe echipe aveau la dispoziție o singură zi pe săptămîină, sîmbăta, în care puteau spera să atragă un număr mare de spectatori. Chiar și echipele de top jucau adesea în fața unor tribune pe jumătate goale. Yankee Stadium a bătut toate recordurile de audiență cu un public de peste 70 000 de spectatori (dintre care mulți stăteau în picioare) la inaugurarea sa, pe 18 aprilie 1923, dar în ziua următoare nu au mai venit decît 12 500 de oameni. În total, în anii 1910, la meciurile de baseball din liga întîi asistau în medie cam 4 000 de spectatori. Terenurile de baseball erau adesea destul de tăcute pe vremea lui Ruth.

Exceptînd un anumit procent din concesionări și profiturile obținute din meciurile amicale, echipele nu prea aveau alte surse de venit în afară de banii obținuți din vînzarea biletelor, cu care trebuiau să acopere o groază de cheltuieli – salarii, cantonamente, transport, uniforme și echipamente, personalul de la vestiare, o rețea de vînători de talente și arena proprie. Aceasta din urmă putea fi înfiorător de scumpă. În 1913, Charles Hercules Ebbets, patronul echipei Dodgers, a cheltuit 750 000 de dolari – cam cît costa o clădire mare de birouri din Manhattan – ca să construiască Ebbets Field din Brooklyn, după care și-a petrecut toată viața încercînd în zadar să-l umple. În ziua în care Lindbergh a decolat spre Paris, de exemplu, la meciul echipei Dodgers au asistat mai puțin de 4 000 de spectatori, cifră care nu prea era depășită nici măcar într-un an bun. La meciurile altor echipe, ca St. Louis Browns, care nu au avut *nici un* an bun, asistau uneori în medie doar aproximativ 1 500 de spectatori. Mare minune că multe echipe au rezistat atît!

În mod surprinzător, omul care a făcut mai mulți bani din baseball decît aproape oricine altcineva a fost un antreprenor englez pe nume Harry Stevens, care a venit în

America în tinerețe, pe la începutul secolului, s-a îndrăgostit lulea de baseball și a avut cea mai bună idee din viața lui – că suporterilor s-ar putea să le placă o gustare caldă în timpul meciului. A experimentat cu diferite combinații de sandviciuri calde și a descoperit că un cârnat servit într-o chiflă rămîne cald mai mult timp decît orice altceva a mai încercat. A obținut drepturile de a-și vinde așa-numiții *red hots* la Polo Grounds și afacerea lui a început să meargă ca pe roate aproape instantaneu. Caricaturistul Tad Dorgan a botezat produsele lui Stevens „hotdogi”, lăsînd să se înțeleagă, în glumă, care ar fi fost principalul lor ingredient. Lui Stevens i-a plăcut foarte tare această denumire, iar în anii '20 hotdogii erau omniprezenți deja la meciurile de baseball din toată țara și Stevens obținuse concesiunea drepturilor de a-i vinde pe toate cele trei stadioane din New York și pe altele, tocmai pînă la Chicago. În plus, patronii celor mai multe cluburi de baseball nu puteau decît să viseze că vor ajunge vreodată la fel de bogat ca el.

Disperați, unii patroni încercau să facă economie în moduri care adesea îi puneau într-o lumină ridicolă. La majoritatea arenelor, de pildă, se cereau cu insistență înapoi mingile rătăcite în tribune. Cîțiva patroni mai luminați, ca Barney Dreyfuss de la Pittsburgh Pirates, îi lăsau pe suporterii să păstreze mingile ca suvenir, dar alții își apărau cu ferocitate ceea ce considerau a fi un important drept de proprietate. Situația a atins punctul critic în 1923, la Baker Bowl, în Philadelphia, cînd un băiețel de 11 ani pe nume Robert Cotter a prins o minge rătăcită în tribune și a refuzat s-o înapoieze. Cînd s-a descoperit că nu avea bilet, ci se strecurase înăuntru clandestin, managerii echipei au cerut ca micul Cotter să fie arestat și acuzat de furt. A petrecut o noapte în închisoare, iar a doua zi l-au tîrît în fața unui judecător. Acesta, spre marea încîntare a întregului oraș, a hotărît că i se pare perfect normal ca un copil să vrea să păstreze o minge lovită în afara teritoriului de joc – mai ales că micul Cotter o prinsese cu mare măiestrie. După asta, s-a renunțat cam peste tot la ideea de a cere înapoi mingile rătăcite în tribune.

Rezultatul paradoxal al tuturor acestor lucruri a fost că pe vremea cînd a intrat în joc Babe Ruth baseballul era extraordinar de popular, dar periculos de neprofitabil – iar acest lucru era valabil mai ales în cazul echipei New York Yankees. În 1914, anul în care Ruth a ajuns la Red Sox, în lumea baseballului s-a aflat că echipa Yankees era de vînzare, dacă o voia cineva. Nu era o propunere prea tentantă. Echipa nu avea nici măcar un singur jucător cu adevărat talentat, de

obicei termina pe la coada clasamentului, spectatori nu veneau prea mulți la meciurile ei și nici măcar nu avea un teren propriu. Juca pe arena echipei Giants, pe Polo Grounds. Pînă nu demult acești jucători nici măcar nu avuseseră un nume bine determinat – lumea le spunea ba Highlanders, ba Hilltoppers, ba Americans.

Patronii echipei Yankees, William S. Devery și Frank J. Farrell, l-au rugat pe John McGraw, antrenorul echipei New York Giants, să-i ajute să-și găsească un client. McGraw i-a abordat pe doi bărbați pe care nu îi cunoștea dinainte, dar care erau mare fani ai baseballului: un magnat al berii din New York, Jacob Ruppert, și un afacerist din Ohio care purta falnicul nume Tillinghast L'Hommedieu Huston. Însă Huston, din păcate, nu era nici atît de exotic și nici măcar atît de interesant cum ne-am aștepta, dacă ar fi să ne luăm după numele lui. Născut în 1866, cu un an înainte de Ruppert, crescuse într-o familie din clasa mijlocie, în Cincinnati, devenise inginer și făcuse avere ajutînd la reconstrucția Cubei după Războiul Hispano-American. Îi plăcea să tragă la măsea, era cam nătîng, tot timpul vesel și îi plăcea la nebunie baseballul. Cam asta era tot ce se putea spune despre el.

Ruppert, în schimb, era un personaj mai complex. Descendent al unei familii bogate care făcea afaceri cu bere, a crescut într-un conac întortocheat din enclava americanilor de origine germană Yorkville, în Upper East Side, Manhattan – același cartier în care s-au născut, deși în familii mai modeste, Lou Gehrig și frații Marx –, nu departe de mirosul de drojdie al fabricii de bere Ruppert, cea mai mare din țară, care ocupa un spațiu enorm între străzile Ninetieth și Ninety-Third. Producea berile Knickerbocker, Ruppert și Ruppiner, care, deloc întîmplător, se vindeau foarte bine la meciurile de baseball.

Jacob Ruppert era un tip cam ciudat și singuratic. Locuia singur în conacul mare al familiei lui, unde avea cinci servitori. A fost kongresmen timp de patru mandate, din 1899 pînă în 1907, din partea Partidului Democrat, dar după aceea se pare că și-a pierdut interesul față de politică. Vorbea cu accent nemțesc – lui Ruth îi spunea „Rut”, de pildă –, ceea ce era un pic deconcertant, pentru că trăise toată viața în America, la fel ca părinții lui. Colecționa obiecte de jad și de ceramică, cărți, cîini, cai și lucrări de artă, avînd, se spunea, și „cea mai frumoasă colecție de maimuțele din America”. Deși el personal nu prea avea spirit de aventură, îi plăceau tare mult explorările și în 1933 avea să sponsorizeze o expediție condusă de Richard Byrd în Antarctica. Cea mai surprinzătoare plăcere vinovată a lui Ruppert era că mai avea

o casă în Garrison, New York, unde păstra un altar închinat mamei sale – mai exact, o cameră unde era tot ce i-ar fi trebuit acesteia dacă s-ar fi întors la viață. Poate că asta explică într-o anumită măsură de ce nu s-a însurat niciodată.

Averea și pasiunea pentru baseball erau cam tot ce aveau în comun Ruppert și Huston. În ciuda acestor neajunsuri, în ultima zi a anului 1914 Ruppert și Huston au plătit fiecare câte 225 000 de dolari, împărțindu-și în mod egal acțiunile echipei Yankees – o sumă uriașă, avînd în vedere că Devery și Farrell plătiseră 18 000 de dolari cu doar un deceniu înainte. McGraw era în culmea fericirii – și avea și de ce. Pentru orice observator imparțial, Ruppert și Huston erau niște idioți.

După cum s-a dovedit, nu ar fi putut găsi un moment mai prost pentru a cumpăra o echipă de baseball. În următorii ani baseballul din liga întîi a fost urmărit de ghinioane. Mai întîi, concurența reprezentată de Liga Federală a diminuat drastic veniturile. Numărul de spectatori de la meciurile Ligii Americane și Ligii Naționale a scăzut cu un sfert în cei doi ani cît a existat Liga Federală. Apoi intrarea Americii în Primul Război Mondial a rărit și mai mult spectatorii. A urmat pandemia de gripă spaniolă din 1918, care a omorît milioane de persoane din toată lumea și multora le-a pierit chef de a se mai aduna în locuri publice. În același timp, președintele Woodrow Wilson a anunțat că în 1918 sezonul ligii întîi va fi redus la doar 130 de meciuri, pentru a încuraja efortul de război. În acel an numărul total de spectatori a fost de doar trei milioane – o scădere cu 50% față de cifra înregistrată cu zece ani în urmă. În fine, în 1919, Congresul a introdus Legea Volstead, care declara că va începe Prohibiția în ianuarie 1920. Asta însemna că la meciurile de baseball nu avea să se mai vîndă bere, eliminîndu-se o sursă de venit esențială.

Multe echipe abia reușeau s-o scoată la capăt. Nici un patron nu era într-o situație mai dificilă decît Harrison Herbert Frazee de la Boston Red Sox, care avea să devină curînd faimos. Harry Frazee era un impresar foarte teatral, dar și el iubea baseballul, iar în 1916, împreună cu un partener pe nume Hugh Ward, a cumpărat echipa Red Sox – pe atunci cea mai bună echipă de baseball. Au plătit un milion de dolari, cu mult mai mult decît își permiteau. În scurt timp Frazee și Ward se chinuiau din răspuțeri să ramburseze banii pe care îi împrumutaseră.

În prima săptămîină din ianuarie 1920, riscînd să nu mai aibă cu ce să-și plătească datoriile, Frazee a făcut ceva care i-

a obsedat pe suporterii echipei Red Sox pînă la sfîrșitul secolului: l-a vîndut pe Babe Ruth celor de la Yankees pentru 100 000 de dolari în numerar și un împrumut de 350 000 de dolari. Deși istoria nu prea menționează asta, un lucru la fel de devastator pentru echipă a fost acela că Frazee le-a vîndut celor de la Yankees încă 16 jucători între 1918 și 1923. Yankees l-au cumpărat chiar și pe antrenorul lui, Ed Barrow. Într-un anumit sens, franciza Red Sox s-a mutat la New York. Pînă la urmă Frazee a vîndut tot în 1923. Întîmplarea a făcut ca și Huston să-i vîndă partea sa lui Ruppert în același an.

Și mai puțin trecut cu vederea de istorie a fost momentul în care a fost vîndut Ruth. Nu este cîtuși de puțin o coincidență că New York Yankees l-au cumpărat pe Babe Ruth în aceeași lună în care a intrat în vigoare Prohibiția. La acel moment, Jacob Ruppert risca să-și piardă fabrica de bere trei săptămîni mai tîrziu. Avea nevoie urgent de altă sursă de venit. Acum avea să afle dacă era cu adevărat posibil să se îmbogățească din faptul că era patronul unei echipe de baseball și avea s-o facă mizînd aproape totul pe cel mai strălucit, mai încăpățînat, mai indisciplinat, mai simpatic, mai original și mai răutăcios individ care a îmbrăcat vreodată echipamentul de baseball.

Avea să fie o adevărată aventură.

1. Cu un an înainte ca Ruth să devină jucător profesionist, un grup de oameni de afaceri au format o nouă ligă rivală numită Liga Federală și i-au momit pe unii dintre cei mai importanți jucători din Liga Americană și din Liga Națională să treacă la ei, oferindu-le salarii mai bune. În cele din urmă Liga Federală a eșuat, dar pentru un timp a subminat serios atmosfera călduță a ligii întîi de baseball.
2. O scurtă explicație pentru cei care nu au habar de baseballul american: la nivelul cel mai înalt există două ligi, Liga Americană și Liga Națională. Împreună acestea sînt numite liga întîi. Aici își dorea să ajungă orice jucător de baseball serios, însă majoritatea debutau la echipe mai puțin importante din liga a doua, rămînînd acolo pînă ce deveneau suficient de buni ca să avanseze către nivelul superior. Cazul lui Babe Ruth, care a trecut chiar în sezonul lui de debut de la echipa Baltimore Orioles din liga a doua la Red Sox din Boston, în liga întîi, era ceva cu totul ieșit din comun, reflectînd talentul lui nemaipomenit.
3. Prezența oficială la bătaie este un concept important în baseball, deși nu foarte bine înțeles. În principiu, este evidența numărului de ocazii în care un jucător ajunge la serviciu într-o anumită perioadă. Media înscririlor realizate de un jucător înseamnă numărul de ocazii în care a fost la bătaie împărțit la numărul ocaziilor în care a ajuns cu bine la bază după ce a lovit mingea. Media înscririlor este exprimată ca miimi de procent. O medie a înscririlor de 0,333 înseamnă că un jucător aflat la bătaie a ajuns la bază după ce a lovit mingea

într-o treime din cazurile în care a fost la bătaie. O medie a înscrierilor de 0,300 este considerată bună, iar una de 0,350 sau mai mare este senzațională. Cazurile în care jucătorii au încheiat un sezon cu o medie de 0,400 sau mai mare pot fi numărate pe degete.

Capitolul 9

Înainte ca Babe Ruth să schimbe totul, un *homerun* în baseball era o reușită destul de rară. Pe John Franklin Baker de la Philadelphia Athletics posteritatea l-a poreclit „Homerun” Baker nu pentru că ar fi înscris o mulțime de *homerun*-uri, ci pentru că la Campionatul Mondial din 1911 a înregistrat *homerun*-uri cruciale în două meciuri la rând. În restul timpului Baker nu prea avea astfel de realizări – a marcat numai două în tot sezonul din 1910, de pildă. Chiar și așa, era unul dintre cei mai buni jucători la bătaie, iar porecla „Homerun” Baker nu i se părea nimănui deplasată.

În epoca „mingii moarte”, cum e numită de obicei perioada de dinainte de 1920, echipele nu urmăreau să lovească mingea ca din pușcă sau să înscrie puncte unul după altul într-o veselie, ci construiau *run*-uri „științific”, jucând câte o minge pentru a plasa jucători în bază prin toate mijloacele posibile – lovind mingea ușor, avansînd la prima bază sau folosind alte strategii care mergeau răbdător din aproape în aproape. Jucătorii din unele echipe chiar se lăsau loviți de cei care aruncau mingea. Scorurile tindeau să fie mici, dar strînse.

Toate acestea aveau un motiv întemeiat. Nu e ușor să nimerești o minge de baseball, iar din multe puncte de vedere pe vremea lui Babe Ruth era mai greu decît astăzi. O minge de baseball lansată cu o viteză de 145 de kilometri pe oră izbește mînușa jucătorului de la prindere la patru zecimi de secundă după ce se desprinde din mîna celui care o aruncă, ceea ce, evident, nu prea îi lasă prea mult timp de gîndire jucătorului aflat la bătaie. Mai mult decît atît, ca să intercepteze mingea, cel de la serviciu trebuie să înceapă balansul bîtei la 0,2 secunde, cînd mingea încă nu a ajuns la el. Dacă traiectoria mingii aruncate este curbă, aproape toată deviația sa abia urmează. Jumătate din aceasta se va manifesta abia pe ultimii 4,5 metri. Dacă aruncarea este de alt tip – o aruncare rapidă, una care încetinește pe parcurs sau una cu deviație, să spunem –, mingea va ajunge cu cîteva fracțiuni de secundă mai devreme sau mai tîrziu și la o înălțime mai mare sau mai mică. Din cauza frecării, mingea își va micșora viteza cu vreo opt kilometri pe oră în scurtul său zbor după ce este lansată de mîna aruncătorului. Pe

vremea lui Babe Ruth, jucătorii defensivi aveau și un avantaj, și anume că zona din care aruncau mingea avea o înălțime de 38 de centimetri, nu de 25, ca astăzi. Și asta contează.

Așa că jucătorul aflat la bătaie, în această fracțiune de secundă absurd de fracționară care îi este alocată ca să ia decizii, trebuie să calculeze toate aceste variabile, să estimeze locul și momentul în care mingea va trece pe deasupra bazei-casă și să se asigure că bîta lui este plasată la fix pentru a o intercepta. Chiar și cea mai mică eroare de calcul, tocmai lucrul pe care contează cel ce aruncă mingea, va avea ca rezultat o minge lovită în afara terenului de joc, una prinsă în zbor de un adversar în spatele liniilor de margine sau altă formă de greșală. E suficient de dificil chiar și numai să nimeriști mingea cu bîta – de asta pînă și cei mai buni jucători dau greș de aproape șapte ori din zece –, dar, ca să lovești mingea cu putere, trebuie să dai dovadă de o încredere nestrămutată.

Tocmai asta a făcut Babe Ruth ca nimeni altul pînă la el. Ruth folosea o ditamai bîta de baseball – cîntărea un kilogram și jumătate – și o apuca de capătul rotunjit, ceea ce îi intensifica mișcarea ca de bici atunci cînd lovea. Rezultatul era o combinație de forță și sincronizare atît de precisă și de nimicitoare, încît genera 8 000 de livre-forță (niște oameni de știință chiar au măsurat asta într-un laborator) și, într-o miime de secundă – cît durează contactul –, printr-o minune a fizicii, transforma glonțul care venea spre el sfîrșind cu 145 de kilometri pe oră într-un sferoid lansat spre cer cu 175 de kilometri pe oră.

Mingea lovită de el se ducea ca din pușcă. Era o imagine hipnotizantă și rară – iar acum apăruse un tip care putea face asta la ordinea zilei. *Homerun*-urile lui Babe Ruth nu numai că erau mai dese, ci și extrem de impresionante. Nimeni nu mai văzuse pe cineva care să trimită mingea de baseball atît de sus și atît de departe.

„În timpul antrenamentelor jucătorii de la Cleveland lăsausau baltă tot ce făceau și se uitau la el cum lovește mingea”, își amintea peste vreo 70 și ceva de ani, într-un interviu luat de *Sports Illustrated*, Willis Hudlin, un aruncător care pe atunci juca la Indians. „Băieții nu făceau asta decît atunci cînd lovea el.”

Nici un jucător nu a mai făcut vreodată sportul acesta atît de palpitant. Atunci cînd venea Ruth la bătaie, întreaga arenă amuțea. „Pînă și vînzătorii ambulante de alune încetau să-și laude marfa și se întorceau ca să privească”, nota un observator. Cînd Ruth era la serviciu, după cum spunea Marshall Smelser într-o biografie din 1993, meciul se

transforma într-o întrecere în care „își măsurau forțele doi oameni, nu 18”.

În 1920, primul lui an la Yankees, Ruth a realizat 54 de *homerun*-uri – mai multe decât orice altă *echipă* din liga întâi. Avea o medie a înscrierilor de 0,376 și era pe primul loc în ligă la zece categorii în ceea ce privește atacul. Era aproape imposibil să-ți închipui că ar putea cineva să aibă un an mai bun decât atât – sau, că tot veni vorba, unul mai nimerit. În 1920 baseballul era zguduit de cel mai mare scandal din acest domeniu, blatul echipei „Black Sox” din Chicago la campionatul mondial din 1919, pus la cale de un grup de jucători de la White Sox care, atunci când au fost dați în vileag, au subminat serios încrederea oamenilor în acest sport. Loviturile colosale ale lui Ruth au fost cea mai mare distragere a atenției din istoria sportului. El nu doar a schimbat radical acest sport, ci foarte probabil chiar l-a salvat.

Deși era greu de crezut, în 1921 Ruth a avut un an și mai bun decât 1920. A realizat 59 de *homerun*-uri – o cifră atât de mare, încât nu poate fi caracterizată de nici un adjectiv – și a înscris mai multe *run*-uri, a avut mai multe lovituri lungi și a atins mai multe baze decât orice alt jucător pînă atunci. Era pe locul întâi în ligă la numărul de *run*-uri realizate și de avansări la bază și avea a treia medie a înscrierilor, 0,378, suflîndu-le în ceafă lui Harry Heilmann și Ty Cobb. De asemenea, Ruth a furat 17 baze și a dus echipa Yankees în primul campionat al ligii. Era cel mai bun sezon pe care îl avusese vreodată un jucător.

În mod curios, Babe Ruth nu era singurul care înscrisa *homerun*-uri cu duiumul la începutul anilor '20. Brusc, zburau peste tot mingi aruncate în afara terenului. Din 1918 pînă în 1922, *homerun*-urile din Liga Americană au avut un traseu neașteptat de impresionant, după cum arată sinteza de mai jos:

1918 – 96
1919 – 240
1920 – 369
1921 – 477
1922 – 525

În liga întâi, în ansamblu, numărul total de *homerun*-uri a crescut de la 235 în 1918 la peste o mie în 1922 – o cvadruplare în doar patru ani, ceva nemaiauzit pînă atunci. Așadar, ce s-a întîmplat? Ei bine, o mulțime de lucruri.

În primul rând, după moartea lui Ray Chapman, arbitrii au fost instruiți să aibă grijă ca mingea să fie mereu vizibilă în timpul meciurilor. Jucătorii de la aruncare nu mai aveau voie să murdărească mingea cu țărână și salivă cu tutun, făcând-o aproape invizibilă în reprizele care aveau loc mai târziu. Liga întâi a interzis și așa-numitele *spitballs*. Umezirea unei porțiuni a mingii cu salivă (sau cu unsoare, cu zeamă de tutun, cu vaselină sau cu oricare din cele câteva zeci de alte substanțe folosite în acest scop) crea un dezechilibru care făcea mingea să aibă o traiectorie înșelătoare și imprevizibilă, cam cum se întâmplă astăzi la aruncările numite *knuckleball*, când mingea e „împinsă” din degete, dar cu diferența că *spitballs* puteau fi aruncate cu putere.

Fiecare aruncător care umezea mingea prefera o anumită substanță. Eddie Cicotte de la Chicago White Sox folosea parafină, care avea mult efect, deși era mare minune că nu se intoxica pînă la sfîrșitul celor nouă reprize. Echipele-gazdă nevoite să primească astfel de mingi încercau uneori să-i descurajeze pe adversarii aflați la aruncare mînjind mingile folosite la acel meci cu ulei de muștar, tinctură de ardei sau alte surprize iuți, care măcar le ofereau jucătorilor din echipa-gazdă ocazia de a se distra, chiar dacă numărul mingilor pe care le nimereau nu creștea.

După sezonul din 1919 interdicția de a folosi *spitballs* le-a fost impusă tuturor, în afară de 17 aruncători a căror carieră depindea de asta. Aceștia aveau să li se permită să arunce mingea în acest fel pînă cînd se retrăgeau. Ultimul care a practicat acest tip de aruncare în mod legal a fost Burleigh Grimes, care s-a retras în 1934. Cît despre Babe Ruth, el credea că, dacă nu se interzicea aruncarea mingilor umezite, nici un jucător aflat la bătaie nu putea risca loviturile puternice necesare pentru un *homerun*.

Totuși, cea mai importantă schimbare a fost că mingea însăși a devenit mai dinamică – deși este surprinzător de greu de spus cu exactitate cînd, de ce și în ce măsură s-a întîmplat asta.

Se încerca de mult să se realizeze o minge de baseball mai robustă și mai rezistentă. Ben Shibe, copatron al echipei Philadelphia Athletics și producător de articole sportive, care își începuse originala carieră în industria pielăriei și deci se pricepea la produsele care aveau cusături, își petrecea de mulți ani timpul liber încercînd să facă o minge de baseball mai bună. În 1909 a inventat mingea care avea plută la interior. Umpluturile de plută erau mai ușoare decît cele de cauciuc, ceea ce însemna că mingile aveau nevoie de mai multă sfoară, răsucită mai strîns, pentru a obține greutatea și

circumferința regulamentare. Aproape toată lumea era de acord că noua minge a lui Shibe era mult mai dinamică. Loviturile păreau mai precise, mai ales în reprizele finale, când mingile deveneau de obicei spongioase. Apoi, la ceva timp după terminarea războiului – nici de data asta nu se știe exact când –, asociatul lui Shibe, A.J. Reach, a început să importe lână de calitate superioară din Australia, care era și mai flexibilă și putea fi răsucită strâns în jurul plutei ușoare ca fulgul. Rezultatul a fost așa-numita *rabbit ball*.

Interesant este că Reach a negat cu înverșunare că noua minge ar fi mai dinamică, obținând dovezi de la Biroul american de Standarde care demonstau că mingea nu era nici mai săltăreață, nici mai puțin săltăreață decât cele anterioare. Totuși, majoritatea jucătorilor erau de altă părere. „Era o mare diferență între mingea care se folosea când am început eu și acea *rabbit ball* care ni s-a dat acum câteva sezoane”, i-a spus Walter Johnson unui reporter în vara anului 1927. „Mingea asta zboară cu o viteză mult mai mare decât aia de dinainte atunci când este lovită.”

Deși numărul de *homerun*-uri a crescut în general, nimeni nu s-a apropiat de recordurile lui Ruth. În 1920, când Ruth a realizat 54 de *homerun*-uri, nici un alt jucător nu a mai înscris nici măcar 20. În 1921, următorii doi dintre cei mai buni jucători ofensivi au înscris împreună cu 11 *homerun*-uri mai puțin decât cele 59 ale lui Ruth. În iulie 1921, al doilea an de când juca exclusiv în ofensivă, Ruth realizase deja 139 de *homerun*-uri, mai multe decât înscrisese până atunci vreun jucător în toată cariera sa. „Prezența sa la bătaie este atât de captivantă, de pitorească și de ostentativă și fiecare mișcare și apariție ale lui sînt atât de încîntător de melodramatice, încît, din punctul de vedere al privitorului, este un succes chiar și atunci când dă greș”, scria un observator. Chiar și mingile lovite de el care erau prinse din zbor de adversari erau senzaționale, lansate adesea așa de sus, încît el trecea deja fără prea mult efort de baza a doua înainte ca mingea să aterizeze în mînușa vreunui apărător din zona de bătaie.

În primul an al lui Babe Ruth la New York, numărul de spectatori de la meciurile echipei Yankees a ajuns mai mult decât dublu, atingînd 1 289 000, chiar dacă echipa a terminat pe locul al treilea. Giants nu atrăseseră niciodată un milion de suporteri într-un singur an. Acum Yankees nu mai scădea deloc sub acest nivel. John McGraw a fost așa de ofensat de devierea lui Ruth de la principiile baseballului „științific” și așa de invidios pe succesul celor de la Yankees, încît le-a cerut să părăsească Polo Grounds și să-și caute alt teren pe

care să joace. În 1922, Jacob Ruppert a început să construiască Yankee Stadium – cea mai mare arenă de baseball de la vremea aceea. L-a amplasat într-un loc ales cu grijă, ca să se vadă de pe Polo Grounds al lui McGraw. La final, acesta a costat 2,5 milioane de dolari și era cu 50% mai mare decât orice arenă de baseball de până atunci. Încă din ziua inaugurării sale a fost poreclit „Casa construită de Ruth”.

Babe Ruth a devenit mai celebru decât orice sportiv de până atunci. La el, spunea scriitorul Paul Gallico, totul părea impunător – „statura, căpățîna lui imensă încadrată de bucle negre ca pana corbului, nasul borcănat care i se lățea pe toată fața”. Nu era el prea chipeș, dar avea un farmec irezistibil. Cum spunea prietenul și coechipierul său Waite Hoyt, „N-am mai văzut așa om. Și dacă nu s-ar fi apucat niciodată de baseball, dacă ai fi trecut pe lângă el pe Broadway fără să-l cunoști, tot ai fi întors capul după el”.

Ruth a devenit celebru exact la momentul potrivit. A coincis exact cu apariția tabloidelor, a filmelor cu jurnale de știri, a fanzinelor și a radioului – toate acestea fiind roțițe vitale în noua cultură a celebrității – și, odată cu sosirea lui la New York, a aterizat în centrul vibrant al lumii mass-mediei. Unele ziare au început să publice zilnic o rubrică intitulată „Ce a mai făcut Babe Ruth astăzi”. Atunci cînd Babe Ruth și-a operat un mont, toată presa națională a scris despre asta. Însă interesul față de el nu se limita la paginile sportive. Apărea pe copertele a zeci de reviste care nu aveau nici o legătură cu baseballul, de la *Hardware Age* pînă la *Popular Science*. *The Literary Digest* i-a publicat o scurtă schiță biografică scrisă în termeni admirativi, ca și *The New Yorker* la scurt timp după ce s-a lansat. Nici un sportiv nu mai atrăsese vreodată atît de mult atenția lumii pînă atunci.

A ajuns să fie considerat un soi de zeu. În 1921, un grup de profesori de la Columbia University l-au conectat la tot felul de aparate și la ceva ce se numea cronoscop Hipp, l-au supus unei baterii de teste fizice și mentale și au declarat că așa un om este „unul la un milion” în ceea ce privește reflexele, vederea, auzul și „stabilitatea nervoasă”. A obținut chiar cu 10% peste scorul normal la testul de inteligență – lucru cu care se lăuda, mîndru nevoie mare, oricui era dispus să-l asculte.

Oamenii îl iubeau – nu exagerez deloc cînd spun asta – și aveau și de ce. Era un om de treabă și generos, mai ales cu copiii, și înduioșător de simplu. Cînd i-a fost prezentat președintelui Coolidge, într-o zi toridă, pe Griffith Stadium

din Washington, Ruth și-a șters fața de sudoare cu o batistă și a zis: „E cald în draci, nu, dom' președinte?”. La o petrecere s-a referit la amfitrioni cu apelativul „gazda și găzdoiul”. Dar în același timp avea și umor. Odată, când un agent de circulație i-a strigat: „Hei, asta e o stradă cu sens unic!”, Ruth i-a răspuns: „Dar eu nu merg decît într-un singur sens!”. Ziaristul sportiv Red Smith a ajuns să fie convins că Ruth are o minte brici – care îmbina perspicacitatea cu simplitatea și inocența cu o intuiție pătrunzătoare. „Avea, în felul lui aparte, o minte sclipitoare”, insista el.

Cei care îl cunoșteau se cam îndoiau de asta, căci creierul lui Ruth cam dădea rateuri. Nu reținea numele, de pildă. Atunci când Waite Hoyt, prietenul lui cel mai apropiat, a plecat la Detroit Tigers, după ce jucase în aceeași echipă cu Ruth timp de 11 ani, acesta i-a spus la despărțire: „Ai grijă de tine, Walter”. Nici replici nu era în stare să învețe pe de rost. La un moment dat au încercat din răspuțeri să-i bage în cap următoarea frază, pe care trebuia s-o spună pe postul național de radio: „Cum spunea cîndva ducele de Wellington, bătălia de la Waterloo a fost cîștigată pe terenurile de sport de la Eton”. Cînd să rostească replica, lui Ruth i-a scăpat porumbelul pe gură: „Cum spunea cîndva Duke Ellington, bătălia de la Waterloo a fost cîștigată pe terenurile de sport de la Elkton”.

Extravaganța lui era legendară. Odată, într-o deplasare, a schimbat 22 de cămăși de mătase în trei zile, pe care i le-a făcut cadou cameristei la plecare. În Cuba, a pierdut 26 000 de dolari la o singură cursă de cai și 65 000 în cîteva zile. „Angajatorii lui au fost nevoiți să pună detectivi să-l urmărească pentru a-l proteja de el însuși și de escroci, șantajști, binevoitorii care oferă ponturi pentru pariurile la curse, amatorii de jocuri de noroc și tinerele nu tocmai bine intenționate”, nota *The New Yorker* în 1926. Deși era bogat, adesea nu avea banii lichizi necesari ca să-și plătească impozitele pe venit; la fel s-a întîmplat și în 1927, cînd datorită lui Ruppert a devenit cel mai bine plătit jucător de baseball din istorie. De-a lungul carierei sale, după propriile estimări, a pierdut sau a aruncat pe fereastră mai mult de un sfert de milion de dolari.

Coechipierii săi încercau și ei cum puteau să-l mai ajute, făcînd cu rîndul ca să-i verifice corespondența și să-l anunțe dacă era ceva important. „Ruth avea 24 de secretare”, remarca la un moment dat Hoyt. Doc Woods, antrenorul echipei, a găsit odată în niște plicuri aruncate de Ruth cecuri în valoare de 6 000 de dolari. În plus, Woods semna adesea

mingi de baseball și fotografii cu numele lui Ruth – se spune că ar fi plastografiat 10 000 de semnături într-un singur an.

Toată lumea se minuna încontinuu de apetitul lui sexual și culinar, ce părea gargantuesc. Marshall Hunt, jurnalist sportiv la *New York Daily News*, povestea cum, în turnee, umblau în căutarea unor restaurante care aveau în meniu pui. „De fapt”, a zis Hunt, „Babe încerca să găsească o combinație avantajoasă de mâncare de pui și puicuțe – și avea parte de așa ceva mai des decât ați crede”.

Indiscrețiile sale duceau adesea la complicații. Fred Lieb (jurnalistul sportiv de la *New York Evening Telegram* care a botezat Yankee Stadium Casa construită de Ruth) l-a văzut odată pe Ruth într-un tren din Shreveport, Louisiana, urmărit de o femeie (despre care se zicea că ar fi fost soția unui legislator din acel stat) care avea un cuțit în mână. Ruth și-a scăpat pielea doar sărind din tren și urcând înapoi fix în momentul când acesta pleca. Altă dată a tulit-o „aproape dezbrăcat” dintr-un hotel, fugărit de un soț încornorat cu un pistol în mână. Când cineva l-a întrebat pe Ping Bodie, coechipierul lui de la Yankees, cum e să împartă camera cu Ruth, Bodie a răspuns: „Nu știu. Eu împart camera cu valiza lui”.

De la un an la altul, Ruth a început să tragă tot mai des la hoteluri mai scumpe decât restul echipei, pe cheltuiala lui. Acolo se întreținea cu oricine trecea să-l vadă. La un moment dat Waite Hoyt a numărat 250 de oameni care au trecut prin apartamentul său într-o singură seară. De multe ori Ruth nici măcar nu îi cunoștea pe cei care îl vizitau. E celebră întâmplarea de la o petrecere din camerele sale de la Book Cadillac Hotel din Detroit când Ruth s-a urcat în picioare pe un scaun și a strigat: „Toate damele care nu vor să și-o pună sînt pofcite să se care”.

Dacă nu găsea cu cine să facă sex, se mulțumea să mănînce. Marshall Hunt se jură că l-a văzut odată pe Ruth înfulecînd 18 hotdogi la o masă. Mai mulți martori au povestit că l-au văzut comandîndu-și la cină cîte două porții din toate – două fripturi de vită, două mormane de cartofi prăjiți, două salate, două felii de plăcintă cu mere și înghețată –, iar peste șase ore s-a întors și a mîncat exact la fel; între mese a mai ciugulit opt hotdogi și a băut șase sticle de suc acidulat. „Măiculiță, mare mîncău mai era!”, i-a spus coechipierul său Harry Hooper lui Lawrence Ritter în *The Glory of Their Times*. De-a lungul carierei sale, s-a calculat că Ruth se îngrășase și slăbise două tone și jumătate.

În general, a scăpat destul de ieftin, în ciuda stilului său de viață năvalnic, dar, cînd o comitea, o comitea spectaculos.

Anul 1922 a fost îngrozitor pentru el. A fost suspendat de cinci ori pentru tot felul de probleme de comportament și din cauza asta a ratat în total cam o treime din sezon. Se ciondănea întruna cu managerul lui, răbdătorul Miller Huggins. Odată, când Huggins i-a criticat pe Ruth și pe coechipierul său Bob Meusel pentru că sînt indisciplinați și nu mai dau randament, Ruth l-a luat pe sus pe mărunțelul Huggins, l-a dus pe platforma din spate a vagonului deschis și l-a ținut cu capul în jos deasupra șinelor pînă când și-a retras cuvintele. După moartea lui Huggins, una dintre surorile sale a afirmat că Ruth îi mîncase cinci ani din viață.

În iarna anului 1922, la un banchet care ar fi trebuit să fie în cinstea lui, Jimmy Walker, care în curînd avea să devină primarul New Yorkului – un tip care știa cu ce se mănîncă traiul îmbelșugat –, l-a criticat public pe Ruth, spunînd că este „un mare sportiv, dar și un mare prost”. Zicea că Ruth dezamăgise pe toată lumea comportîndu-se ca un mojiic în sezonul acela. Apoi Walker a continuat:

Iar mai rău, cel mai rău este că i-ai dezamăgit pe copiii din America. Pe tot cuprinsul Americii, pe orice maidan unde copiii joacă baseball, ba chiar și în spitale, unde copiii schilozi visează să-și miște trupușoarele slăbuțe și strîmbe, dar n-or să mai aibă parte de asta niciodată – toți se gîndesc la tine, la eroul lor. Toți te admiră, te venerază. Și după aia ce se întîmplă? Torni băutură în tine și îți bați joc de trupul tău nemaipomenit... Copiii și-au văzut idolul distrus și visurile spulberate.

Ruth deja plîngea de mama focului – dar ce era mai rău abia urma. În seara aceea, pe cînd pleca de la dineu, i s-a prezentat o citație în numele unei anume Dolores Dixon din Brooklyn, care îl acuza că ar fi tatăl pruncului ei nenăscut. Situația era cu atît mai jenantă cu cît Ruth nu reușea să-și amintească dacă se culcase sau nu cu femeia aceea. Pînă la urmă, se pare că nu. „Dolores Dixon” s-a dovedit a fi un nume fictiv și femeia cu pricina nu a fost în stare să dea date sau locuri care să se potrivească cu deplasările lui Ruth. Procesul a fost suspendat, dar abia după ce Ruth fusese făcut de rîs în ultimul hal.

În 1925 iar s-a dus totul de rîpă. A ajuns în cantonament cu 18 kilograme în plus și s-a chinuit mult să-și reintre în formă. La începutul lunii aprilie, cînd, întorcîndu-se din cantonament, cei de la Yankees jucau o serie de partide amicale, Ruth a început să se simtă rău. Cînd echipa a ajuns la Asheville, el avea febră și era aproape incoerent. Cînd a coborît din tren, s-a prăbușit. Cum, evident, nu era în stare să

joace într-un meci amical, Miller Huggins, antrenorul, i-a zis să plece la New York. La Grand Central Station a avut iar o criză, de data asta cu convulsii. A fost dus de urgență la spitalul St. Vincent.

Se zvonea că Ruth înfulecase prea mulți hotdogi. Episodul a ajuns să fie numit „durerea de burtă de care s-a aflat în toată lumea”. Spitalul a dat o declarație ciudat de vagă referitor la afecțiunea și tratamentul lui Ruth, ceea ce i-a făcut pe unii să presupună că era tratat pentru sifilis sau cine știe ce altă boală rușinoasă. Acum pare evident că, indiferent ce afecțiune avea Ruth, era acută și aproape sigur de natură gastrică. Ruth a stat la pat o lună, după care a avut nevoie și de scaun cu roțile vreo câteva zile. În total a stat în spital aproape șapte săptămâni. Când s-a întors în sfârșit la Yankees, avea o cicatrice nouă-nouă pe abdomen și era doar umbra celui care fusese odată: slăbise 34 de kilograme cât zăcuse bolnav, iar acum, la doar 81 de kilograme, era zvelt, dar slăbit – față de jovialul rotofei de 116 kilograme care fusese cu mai puțin de două luni înainte. În special picioarele i se subțiaseră foarte tare. Un martor spunea că arăta ca „o traistă de ovăz pe două scobitori”.

Dar și-a reluat aproape imediat vechile obiceiuri și în mai puțin de o lună era iarăși un haplea durduiu. În august, Yankees au jucat dezastruos în deplasare și Ruth nu prea a contribuit cu nimic. S-a luat la bătaie de mai multe ori cu alți jucători din echipă. La St. Louis, după ce Ruth petrecuse toată noaptea în oraș, Huggins l-a penalizat cu 5 000 de dolari – o sumă imensă, de două ori mai mare decât banii pe care îi câștigau unii jucători într-un an întreg – și l-a suspendat pe termen nedefinit. Ruth a făcut spume la gură, suduind de mama focului, dar pînă la urmă s-a mai dat pe brazdă și a fost reprimat în echipă. A obținut zece *homerun*-uri și o foarte respectabilă medie a înscrierilor de 0,345 în ultimele sale 29 de meciuri și nu a mai făcut nici un fel de probleme, însă deja era prea târziu. Yankees a încheiat sezonul pe penultimul loc, cu doar 69 de victorii și 85 de înfrîngeri, iar numărul de spectatori a scăzut cu 700 000.

În 1926, ca de atîtea ori în cazul lui Ruth, și-a revenit. A urmat un program intensiv de fitness de șase săptămîni, a dat jos 18 kilograme de grăsime și și-a subțiat mijlocul cu aproape 22 de centimetri. Plus că a avut și un sezon bun: a realizat 47 de *homerun*-uri, a avut o medie a înscrierilor de 0,372 și a marcat 146 de puncte. Mai presus de toate, s-a cumițit cît de cît. Dar la campionatul mondial, într-un meci cu Cardinals, Ruth a încheiat anul cu un joc uimitor de prost gîndit. Cu două încercări ratate în repriza a noua și Yankees

în urmă la diferență de doar un punct, Ruth a avansat la prima bază și apoi – spre uluirea tuturor – a încercat să fure baza a doua. A fost eliminat la doar trei metri, punând astfel capăt meciului și făcându-le cadou celor de la Cardinals victoria în campionatul mondial. „Mda, cred că m-am cam pripit”, a recunoscut Ruth. Cam toată lumea era de părere că a fost una dintre cele mai proaste decizii de joc luate vreodată la Campionatul Mondial, anulând aproape tot ce făcuse bun în sezonul acela.

Așa că, la începutul anului 1927, Babe Ruth trebuia din nou să se reabiliteze. Dar acum nu avea să mai fie așa ușor. Avea aproape 32 de ani și suferea de hipotensiune, indigestie cronică și uneori respira cu dificultate. Nu mai era în floarea vârstei. Părea extrem de puțin probabil că va avea un an bun. Dar, în mod uimitor, avea să depășească toate așteptările. Anul acesta avea să rămână întipărit pentru totdeauna în memoria tuturor pasionaților de baseball.

Capitolul 10

În vara anului 1927, de fiecare dată când Babe Ruth lipsea din locurile pe care le frecventa de obicei, îl găseai prin vreun cinematograf, așezat pe unul dintre locurile din centrul sălii, mai în față, cu fața lui lătăreață radiind de mândrie și încântare, urmărind un film intitulat *Babe Comes Home*, în rolurile principale fiind el însuși și actrița suedeză Anna Q. Nilsson.

Turnat în 22 de zile, în ianuarie, la studiourile First National Pictures din Burbank, California, filmul era groaznic din toate punctele de vedere. Nu s-a mai păstrat nici o copie a acestuia, așa că nu se știe cu siguranță care era intriga, dar se spune că ar fi fost oarecum inspirat din viața lui Babe Ruth, desigur, cu excepția faptului că în film nu mânca de parcă se băteau turcii la gura lui, nu înjura ca un birjar și nici nu făcea sex pe podea când îți era lumea mai dragă. În orice caz, filmul nu a avut succes. Marele hit al sezonului era o producție erotică intitulată *Don Juan*, în care starul hollywoodian John Barrymore reușea să depună nu mai puțin de 143 de săruturi pe buzele unor demoazele supuse – așa de multe, că mai târziu nu își mai amintea nimeni că filmul era și mai memorabil pentru că avea coloană sonoră. Deși în *Don Juan* se auzea doar muzică înregistrată în studio, nu și vocile actorilor – deci nu era propriu-zis un film „sonor” –, a apărut totuși cu câteva luni bune înainte de *Cîntărețul de jazz*.

În Manhattan, un hit și mai mare era nu un film de lungmetraj, ci un jurnal de știri produs de Fox Movietone, care rula exclusiv la noul Teatru Roxy, despre plecarea lui Charles Lindbergh la Paris de pe aerodromul Roosevelt. Și acesta avea ceva nou legat de sunet. În lateralele sălii de cinema au fost instalate niște difuzoare și un tehnician priceput la sincronizare punea o coloană sonoră înregistrată separat, astfel încît primele bolboroseli ale motorului și vuietul triumfător din final să se potrivească cu imaginile de pe ecran. Nu era tocmai o proiecție de înaltă tehnologie nici măcar pentru vremea aceea, dar aducea șase mii de spectatori de fiecare dată când rula.

În comparație cu acesta, *Babe Comes Home* era apă de ploaie. În plus, a fost lansat în cel mai prost moment posibil,

pe 22 mai, a doua zi după sosirea lui Lindbergh la Paris, când toată lumea era exaltată de această ispravă nemaivăzută. Dar filmul era așa de slab, încît probabil că oricum nu ar fi avut succes la public. Toate acestea erau extrem de jenante pentru doamna Nilsson, de care nu își mai aduce nimeni aminte acum, dar care a fost cîndva așa de populară, încît primea 30 000 de scrisori pe săptămîină de la fani. În 1925, a suferit răni grave căzînd de pe un cal și a stat un an în convalescență, imobilizată la pat. *Babe Comes Home* ar fi trebuit să marcheze cu tam-tam revenirea ei pe marele ecran, dar filmul a sucombat neștiut de nimeni și nejelit de nimeni – în afară de junele-prim.

Deja aluneca în anonimat și Francesco de Pinedo, care devenea tot mai neînsemnat și mai marginalizat. Pinedo și cei doi membri loiali ai echipajului său reușiseră să ajungă în Newfoundland înaintea lui Lindbergh, dar apoi au fost nevoiți să rămînă la sol din cauza mării agitate – unul dintre dezavantajele comune și inevitabile ale hidroavioanelor. Lindbergh zburase chiar pe deasupra lor pe 20 mai. Pinedo a reușit să plece abia peste trei zile, dar, din cauza unor probleme la motor, a fost forțat să aterizeze pe mare, la 580 de kilometri de Azore, și a trebuit să fie remorcat pînă în portul insulei Faial de un pescador portughez care trecea pe acolo. Cînd s-a aflat de sosirea lui, Lindbergh era deja eroul întregii lumi, nemaifiind nimeni interesat de un italian care ajunsese la destinație tîrît de un cablu de remorcare.

Totuși, Pinedo și-a continuat drumul, dar ultimele etape ale călătoriei sale nu mai sînt pomenite decît în cîte un mic paragraf, la grămadă cu alte povești despre aviatori. Pe 11 iunie a ajuns la Lisabona. Pe 15 iunie, o notiță din *The New York Times* anunța că, în timp ce zbura spre Barcelona, Pinedo fusese forțat de vremea nefavorabilă să aterizeze lîngă Madrid, fiind nevoit să facă restul călătoriei cu trenul. Cînd s-a întors, în sfîrșit, în Golful Ostia de lîngă Roma, nu prea l-a băgat nimeni în seamă.

În timpul călătoriei de întoarcere a lui Lindbergh, care era izolat pe mare, transmițînd doar o dată pe zi cotidianului *The New York Times* cîte o telegramă scrisă de altcineva în numele lui (sau cel puțin sub îndrumarea altcuiva), care era aproape de fiecare dată îngrozitor de anostă, lumea tînjea după vreo nouă ispravă incitantă. Din fericire, apele începeau să se agite din nou la aerodromul Roosevelt. După zborul reușit de Lindbergh, nu știa nimeni ce vor face celelalte două echipe – dacă or să-și ia catrafusele și or să plece sau dacă

vor încerca și ele să traverseze Atlanticul. După ce ordinul de interdicție impus lui Charles Levine a fost anulat, acesta a anunțat brusc că intenționează în continuare să zboare.

Pe 4 iunie, dis-de-dimineață, *Columbia* a fost poziționat pe pista acoperită de iarbă și Clarence Chamberlin, îmbrăcat cu o geacă de piele, pantaloni scurți și niște șosete cu modele care se vedeau de la un kilometru, a ieșit din hangar, a făcut cu mâna mulțimii adunate și a urcat singur în cockpit. Levine părea să creadă că, dacă nu a putut să ajungă în Europa înaintea lui Lindbergh, cel puțin putea s-o facă într-un mod mai bizar. Aproape totul era puțin cam ciudat la acest proiect. În primul rînd, el și Chamberlin s-au încăpățînat să nu dezvăluie destinația avionului lor. Și nu voiau să zică nici de ce Chamberlin nu era însoțit, cînd în cockpit era loc și pentru un navigator și copilot.

După aceea s-a întîmplat ceva și mai surprinzător. În timp ce Chamberlin își poziționa avionul pentru decolare, a încetinit o clipă și de pe margine a țîșnit un chelios îndesat care a urcat repede la bord. Toți au rămas cu gura căscată: era Charles Levine.

Soția lui Levine, care, evident, nu pricepea ce se întîmplă, a strigat consternată: „Ooo! Doar nu pleacă și el? Cum să plece și el?”. Cînd a văzut că el chiar pleacă, femeia a leșinat în brațele bărbatului de lîngă ea. Mai tîrziu Clarence Chamberlin i-a mărturisit totuși unui reporter că doamna Levine știusese tot timpul că soțul ei va pleca, așa că, aparent, tot teatrul acela era de dragul presei.

Cîteva minute mai tîrziu, *Columbia* era în aer, iar al doilea zbor către Europa din vara aceea începuse – deși nici măcar cei doi de la bordul avionului nu cunoșteau destinația exactă. Pentru moment, planul lor era să încerce să ajungă la Berlin, dar în realitate s-ar fi bucurat să aterizeze oriunde.

În foarte scurt timp, Levine s-a dovedit a fi aproape complet inutil. Nu se pricepea deloc la navigație și, singura dată cînd Chamberlin l-a lăsat să încerce să piloteze, avionul a început aproape imediat să se rotească periculos. Singurele lucruri pe care era în stare să le facă erau să întindă mâna după diferite obiecte care erau în spatele scaunului său și să-l țînă treaz pe Chamberlin. Și-au dat seama rapid că, pentru a stabili o rută spre Europa, nu era chiar așa de ușor de navigat cum lăsase impresia Lindbergh. Cînd au ajuns la Newport, Rhode Island, după nici o oră de zbor, deviaseră deja de la curs cu vreo șase kilometri și jumătate și compasul cu inducție magnetică se defectase. După asta nu au mai fost nici un moment foarte siguri unde se află. Norocul lor a fost că Europa era ditamai continentul și Chamberlin nu era chiar

cel mai prost pilot din lume. Nu trebuia decât să zboare în direcția bună, insista el.

Chamberlin era pe punctul de a deveni – deși pentru scurt timp și cumva apatic – aproape la fel de faimos ca Lindbergh. În vara anului 1927 avea 33 de ani; era din Denison, Iowa, un orașel cam la fel ca Little Falls al lui Lindbergh, aflat cu un stat mai la nord, deși oarecum mai aproape de civilizație, căci era situat pe Lincoln Highway. Tatăl lui Chamberlin avea un magazin de bijuterii și un atelier de reparații, așa încât familia o ducea destul de bine. În Denison locuia și o fată de-o seamă cu el, Donna Mullenger, care mai târziu a devenit o actriță celebră, sub numele Donna Reed. Astăzi oamenii din Denison își aduc aminte de ea cu mare drag. De Clarence Chamberlin nu își mai amintește aproape nimeni.

Mama lui Chamberlin era englezoaică și, nu se știe de ce, când Clarence avea vreo 10 ani, s-a întors în Anglia, luându-l și pe băiat cu ea. În mod ciudat, Chamberlin păstrează tăcerea asupra multor aspecte din viața sa privată – nu dezvăluie nici măcar prenumele soției sale; în toată cartea îi spune doar „doamna Chamberlin” – și nu zice nimic despre perioada cât a locuit în Anglia, în afară de faptul că nu i-a plăcut deloc. După vreun an, s-au întors la Denison și viața familiei și-a reintrat în normal.

După liceu, Clarence a intrat la Iowa State College, cum se numea pe atunci, obținând în final o diplomă în inginerie. A învățat să piloteze în timpul Primului Război Mondial, pe când era la transmisiuni. A devenit instructor de zbor, așa că nu a participat la nici o bătălie – ba chiar nici măcar nu a plecat din America. La fel ca majoritatea piloților, după război Chamberlin accepta orice i se oferea de lucru. O vreme a făcut fotografii aeriene. O mulțime de fotografii bine-cunoscute ale unor evenimente importante văzute din aer, inclusiv Yankee Stadium la marea sa inaugurare din 1923, au fost făcute de Chamberlin. Ca și Lindbergh, izbise și el de pământ o mulțime de avioane – vreo zece, după estimările sale –, iar în 1925, la un concurs aviatic, a fost implicat într-un accident în care un pasager pe care îl avea la bord și-a pierdut viața. Chamberlin nici măcar nu îl cunoștea pe pasager – era un tânăr care l-a întrebat dacă nu-l ia cu el, să facă o tură cu avionul. În mod ciudat, Chamberlin nu pare să fi catadicsit vreodată să afle cum îl chema. În autobiografia sa, Chamberlin menționează doar că el și-a pierdut cunoștința când s-a prăbușit avionul și că după aceea a aflat „că însoțitorul meu murise”. Chamberlin a fost rănit grav și doctorii i-au zis că probabil nu o să mai meargă

niciodată, dar, evident, el le-a dovedit că se înșală. Cel puțin era un om neînfricat.

Pe 5 iunie, dis-de-dimineață, pasagerii de pe pachebotul *Mauretania* al companiei Cunard, care mergea de la Cherbourg la New York, s-au speriat văzînd un avion coborînd în picaj din înaltul cerului și dînd ocol navei foarte aproape de nivelul punții. Avionul a fost recunoscut de îndată: era *Columbia*. Majoritatea pasagerilor – printre care, întîmplător, se afla și Raymond Orteig, care se întorcea în America de la casa lui de vacanță din Franța ca să-i înmîneze lui Lindbergh Premiul Orteig în următoarea săptămînă – au presupus că vizita *Columbiei* era un soi de salut. Cei doi bărbați de la bord făceau prietenoși cu mîna. În realitate, Chamberlin încerca să-și dea seama unde se află. Voia să vadă numele vasului, pe care să-l caute apoi pe o listă cu programul vapoarelor, publicată într-un număr al cotidianului *The New York Times* pe care îl avea la el. Dacă afla de cît timp era vasul pe mare, ar fi putut să estimeze cam cît ocean mai avea de traversat. Tocmai ratase crucișătorul *Memphis* și ocazia de a se saluta din mers cu Charles Lindbergh, care probabil ar fi rămas cu gura căscată. Luîndu-se după siajul *Mauretaniei*, Chamberlin și-a ajustat cursul, a urcat înapoi spre nori și și-a continuat drumul către Europa.

După aceea nimeni nu a mai știut nimic de el sau de Levine multe ore, dar în dimineața de 6 iunie, după aproape două zile de cînd zburau, au aterizat pe un cîmp, undeva în nord-estul Germaniei. În mod uimitor, nici Chamberlin, nici Levine nu se gîndiseră să-și ia la ei vreo hartă a Europei, așa că nu prea știau unde se află. Zburaseră aproape 43 de ore pe o distanță de 6 284 de kilometri, întrecînd cu mult recordurile lui Lindbergh și ca distanță, și ca durată. Prima persoană pe care au întîlnit-o a fost nevasta unui fermier, furioasă că avionul îi nenorocise lanul cu cereale. Printre cei care s-au strîns mai apoi era – printr-un noroc chior – și un mecanic de aeroplan care venise să-și viziteze mama. Știa engleză bine și i-a informat că ajunseseră la Mansfeld, lîngă Eisleben, la 177 de kilometri de Berlin, și că se îndreptau în direcția greșită. Mecanicul știa cum să comande niște combustibil de aviație – altfel ar fi fost complet depășiți de situație –, dar, cînd a ajuns autocisterna, au descoperit că duza era prea mare pentru avion, așa încît carburantul a trebuit să fie transferat cu multă trudă cu ajutorul unui ceainic cu cioc lung împrumutat de la nevasta fermierului, care probabil se mai calmase puțin între timp.

Cînd, într-un tîrziu, avionul a fost realimentat și aventurierii au fost îndrumați în direcția bună, au decolat din nou. Totuși, în scurt timp s-au rătăcit din nou. Chamberlin și Levine și-au petrecut toată dimineața zburînd orbește și certîndu-se pe tema poziției lor, pînă ce au rămas iarăși fără combustibil și au aterizat forțat – din nou. De data asta au descoperit că trecuseră de Berlin și ajunseseră într-un orașel numit Cottbus, aproape de granița cu Polonia¹.

Prea obosiți ca să mai continue, s-au cazat la cel mai bun hotel din Cottbus – și singurul, de altfel – și s-au prăbușit în pat. Cînd s-au trezit, au aflat că în Germania erau eroi naționali și că sosise o flotă de avioane militare ca să-i escorteze pînă în capitală. În dimineața următoare, ghidați de avioanele din escortă, cei doi au parcurs și ultima etapă a călătoriei lor, pînă pe aerodromul Tempelhof din Berlin. Acolo îi așteptau peste 150 000 de oameni. Alți 20 000, induși în eroare de niște zvonuri, și-au făcut apariția pe aeroportul din Varșovia și au fost teribil de dezamăgiți cînd li s-a spus că au venit degeaba.

Germania le-a organizat celor doi aviatori o primire la fel de jubilantă și de caldă ca și cea de care avusese parte Lindbergh la Paris. Nici un om nu avea să mai atragă mulțimi atît de numeroase și de entuziaste în Germania pînă la intrarea în scenă a lui Adolf Hitler. America a fost cuprinsă de o exaltare aproape la fel de mare ca la aterizarea lui Lindbergh. Timp de trei zile, ziarul newyorkez *Times* le-a alocat celor doi eroi spațiul maxim – trei subtitluri pe opt coloane –, reproducînd în detaliu fiecare gînd și fiecare mișcare a lor. Și publicul larg era entuziasmat. Cînd soția lui Levine și cea a lui Chamberlin s-au dus la Hoboken Pier ca să ia un vapor spre Germania, au venit să le conducă șase mii de oameni – la ora 1 noaptea.

Totuși, curînd, celebrările au căpătat un aer ușor forțat. Președintele Coolidge a transmis felicitări din America – dar numai pentru Chamberlin. Acest afront evident a fost interpretat de mulți ca fiind antisemit. Ziarul evreiesc *The Day* scria în Manhattan: „Doi oameni au plecat de la New York; doi oameni și-au riscat viața; doi oameni au dat dovadă de eroism și au stabilit un record care l-a întrecut chiar și pe al lui Lindbergh. Doi oameni au plecat, doi au ajuns la destinație, amîndoi americani. Însă președintele Statelor Unite îl felicită numai pe unul, iar printr-o coincidență ciudată, pe cel despre care președintele a considerat că nu merită să-i menționeze numele îl cheamă Levine...”.

În telegramele pe care le trimitea zilnic cotidianului *The New York Times* de la bordul crucișătorului *Memphis*, Lindbergh l-a lăudat și el din plin pe Chamberlin, fără să sufle nici un cuvînt despre Levine, deși aproape sigur din cauza modului cum se purtase cu el Levine cînd voise să cumpere Bellanca, și nu pentru că ar fi avut ceva împotriva evreilor.

Și germanii păreau cam stînjiți de Levine. Un restaurant din Berlin a introdus în meniu friptură de vită *à la* Chamberlin cu cartofi Cottbus, iar o fabrică de bere a cerut permisiunea de a scoate pe piață o bere numită Chamberlin, Levine fiind lăsat pe dinafară și de data asta.

Cît despre Levine, acesta nu a făcut aproape nimic ca să le intre în grații germanilor. Nu a vizitat nici un spital, nu a trecut pe la nici o văduvă, nu i-a lăudat pe aviatorii germani. Nici măcar de Lindbergh nu a zis vreo vorbă bună, afirmînd că acesta reușise datorită vremii favorabile, nu pentru că ar fi fost el cine știe ce pilot priceput. „Lindbergh a avut noroc, noi nu”, le-a spus Levine unor reporteri. „Dacă am fi avut și noi măcar o zecime din norocul lui Lindbergh, ne-am fi descurcat mult mai bine.” Spre marea stînjeneală a autorităților germane și americane, un afacerist neamț, dr. Julius Puppe, pe care Levine îl înșelase cu 5 000 de dolari într-o afacere în America, a apărut acum cu înscrisuri la mîină, încercînd să obțină confiscarea avionului acestuia. Chamberlin era complezent, dar nu avea nimic de spus și lăsa impresia că, atunci cînd nu zboară, are mintea goală, ceea ce poate că nu era departe de adevăr.

Lumea și-a dat seama rapid că nu prea îl simpatizează pe Charles Levine și că nu avea să scoată nimic interesant de la Clarence Chamberlin, așa că și-a îndreptat atenția în altă parte.

Lindbergh, deși era departe, în mijlocul oceanului, îndreptîndu-se încet spre casă, a reușit să stîrnească furori cu vestea că fusese cît pe ce să fie măturat de valuri de pe puntea crucișătorului *Memphis* la trei zile după ce plecaseră de la Cherbourg. Titlul articolului publicat de *The New York Times* anunța:

LINDBERGH ÎN PERICOL
ÎNCOLȚIT DE VALURI
LA PROVA CRUCIȘĂTORULUI

Iată ce se întîmplase: eroul cel mai iubit al lumii ieșise să se plimbe pe punte după cină, deși marea era agitată, și se

oprise la prova cînd, brusc, o serie de valuri foarte mari au început să se spargă pe punte, lovind dintr-o parte și izolîndu-l de restul vasului. Lindbergh a trebuit să se țină bine de o frînghie de salvare ca să nu fie răsturnat din picioare sau chiar aruncat peste bord. Era de față și B.F. Mahoney, proprietarul companiei Ryan Airlines, dar se afla în siguranță, de partea cealaltă a valurilor furioase. Lindbergh a așteptat vreo zece minute să se mai domolească valurile, apoi s-a retras imediat la adăpost. „A fost foarte palpitant”, povestea el după aceea. Totuși, nu era semn bun pentru membrii mai stresați ai echipajului, care erau destul de mulțișori. USS *Memphis* înlocuise recent alt USS *Memphis*, care a fost scufundat de un misterios val uriaș în Caraibe, în 1916, cînd au pierit vreo 40 de oameni. Probabil că mulți marinari or fi crezut că „Memphis” e un nume blestemat.

Lindbergh fiind temporar indisponibil, America avea nevoie de o distracție fără nici o noimă, iar un tip pe nume Kelly Naufragiu era gata să-i ofere așa ceva. Pe 7 iunie, la ora 11 dimineata, Kelly s-a cocoțat în vîrfurile unui catarg de steag înalt de 15 metri de pe acoperișul hotelului St. Francis din Newark, New Jersey, și a stat acolo. A stat așa zile de-a rîndul, dar oamenii erau fascinați, perindîndu-se cu duiumul prin Newark ca să-l vadă.

Kelly crescuse în Hell's Kitchen, cel mai dur cartier al Manhattanului, în cele mai crîncene condiții posibile. Cu șapte luni înainte să se nască, tatăl lui, care lucra pe șantier, căzuse în gol cînd ajutorul lui trăsese din greșeală altă manetă a macaralei pe care se afla acesta. Mama lui Kelly, distrusă și rămasă fără nici o sursă de venit, a murit la nașterea lui. Kelly a fost adoptat de ajutorul tatălui său, fiind deci crescut de cel care îi ucisese părintele accidental, dar și din neglijență. Kelly a fugit pe mare la vîrsta de 13 ani și aproape 15 ani a fost marinar. Și-a obținut porecla, potrivit revistei *Time*, pentru că ar fi supraviețuit scufundării *Titanicului* în 1912, dar se pare că asta a fost doar invenția unui reporter de la *Time*. În realitate, sursa acesteia era faptul că pentru scurt timp el încercase să facă o carieră în box sub numele Kelly Marinarul, dar mîncă bătaie atît de des – odată a pierdut 11 meciuri la rînd –, încît a început să i se spună Marinarul Naufragiat. Potrivit lui Kelly însuși, a scăpat teafăr și nevătămat din alte cinci naufragii, două accidente aviatice, trei accidente de mașină și unul feroviar, în lunga lui carieră în care a construit clopotnițe, a făcut cascadorii aviatice și s-a cățărat pe clădiri în scop publicitar înainte să se apuce de stat

pe catarge, în 1924. În 1927, cam deținea monopolul în acest domeniu.

Kelly stătea zile ori săptămîni la rînd cocoțat pe o suprafață minusculă – un disc capitonat cam cît șezutul unui scaun înalt de bar – fixată pe un catarg de steag de pe o clădire înaltă. Cei mai înfocați fani plăteau cîte 25 de cenți ca să urce pe acoperișurile hotelurilor, unde puteau să-l vadă pe Kelly de foarte aproape și chiar să intre în vorbă cu el. Restul se înghesuiau jos, în stradă, în număr așa de mare, încît blocau traficul și rupeau gardurile. Mîncarea, obiectele pentru bărbierit, țigările și alte articole vitale ajungeau la Kelly trase pe o funie. Ca să poată dormi fără să cadă de acolo, își încolăcea gleznela în jurul parului și își vîra degetele mari de la mîini în două găurele din marginile scăunelului. De obicei ațipea cîte 20 de minute maximum, ca să nu cadă într-un somn adînc și să nu mai știe de el. Periodic, ca să facă pe plac mulțimii și să-și mai dezmoștească mușchii înțepeniți, se urca în picioare pe mica platformă fragilă – lucru care necesita foarte multă agilitate și îndrăzneală, mai ales dacă bătea vîntul. În tot acest timp cît stătea cocoțat pe prăjină, nu-și părăsea nici o clipă mica platformă. Nicăieri nu pare să se menționeze cum își făcea nevoile. Cu două zile înainte și în tot timpul cît stătea urcat pe prăjină, nu consuma deloc alimente solide – ci numai lapte, supă și cafea –, ceea ce ar putea da un răspuns parțial la întrebarea evidentă. Fuma patru pachete de țigări pe zi. În rest, stătea pur și simplu. Se autointitula „Cel mai norocos nebun din lume”.

Newark s-a dovedit a fi oarecum apogeul scurtei cariere a lui Kelly Naufragiu. A mai stat pe o grămadă de catarge – odată aproape 49 de zile –, înfruntînd viscolul, furtuna și alte nenorociri meteorologice, dar, încetul cu încetul, lumea și-a pierdut interesul față de el și afacerea cu statul pe par s-a cam răsuflat. Kelly s-a dat la fund, reapărînd abia în august 1941, cînd a petrecut un scurt sejur după gratii pentru că a fost prins beat la volan în Connecticut. A murit de infarct pe o stradă din New York în 1952, după ce ajunsese la sapă de lemn. Cînd a murit, avea la el un album cu tăieturi din ziare despre isprăvile lui de altădată. Nimeni nu știa sigur ce vîrstă avea – circulau tot felul de variante în intervalul 59-67 de ani.

Chiar și în 1927, la Newark, ziarele au început să-și piardă interesul față de Kelly după doar cîteva zile, fiindcă nu prea aveau ce scrie în afară de faptul că încă nu se dăduse jos de pe par. Cînd a coborît și și-a sărutat soția – cu care era căsătorit de șase luni –, la exact 12 zile și 12 ore după ce

urcase pe prăjină, publicul nu a fost prea impresionat și presa nici nu a băgat de seamă.

Plus că ceva mult mai interesant atrăsese atenția tuturor. Charles Lindbergh se întorsese acasă.

1. Printr-o coincidență, puțin mai încolo de Kamenz, orașelul natal al lui Bruno Hauptmann, care l-a răpit pe copilul lui Lindbergh în 1932.

Capitolul 11

Cu cât fiul ei devenea mai celebru, cu atât era mai evident că Evangeline Lodge Lindbergh era cam ciudată. Invitată în est ca să-l întâmpine pe Charles la întoarcerea în țară, a ignorat invitația președintelui și a doamnei Coolidge, care se oferiseră s-o găzduiască, preferînd să se cazeze direct la un hotel din Baltimore.

Cum funcționarii de la Casa Albă habar n-aveau unde ajunsese doamna Lindbergh, evident că s-au alarmat. Nu ar fi dat deloc bine s-o piardă pe mama celui mai mare erou al țării chiar în ajunul întoarcerii lui acasă. Din fericire, un articol dintr-un ziar a dezvăluit locul în care se afla aceasta, așa că funcționarii au trimis o mașină s-o aducă înapoi la Washington, în ciuda protestelor ei.

Soții Coolidge nu locuiau la Casa Albă la vremea aceea. Fuseseră mutați în martie – când, se spunea, președintele tremura de indignare – pentru a se face niște reparații urgente la acoperiș și la etajul al treilea. Așa că acum locuiau în așa-numita „Casă Albă temporară”, o vilă la 15 Dupont Circle pe care le-o închiriasse o anume Cissy Patterson, membră a clanului care deținea *Chicago Tribune* și *New York Daily News*.

Cînd a sosit doamna Lindbergh, mai era prezent un oaspete – „o stîrpitură de om de 54 de ani”, tot mai omniprezentul Dwight Morrow. Doamna Lindbergh părea să se simtă bine și să se destindă în compania lui Morrow – era vestit pentru bunele lui maniere –, ceea ce nu era rău, pentru că în mai puțin de doi ani aveau să se încuscrească.

Morrow devenise putred de bogat de cînd lucra ca bancher la J.P. Morgan & Co. Familia Morrow avea o casă cu 32 de servitori în Englewood, New Jersey, pe care o folosea mai ales în weekenduri. În timpul săptămînii locuia într-un apartament luxos din Manhattan. Circulau o sumedenie de povești despre cât de distrat era Morrow, spuse cu nesaț, de exemplu, în rubrica „The Talk of the Town” a revistei *The New Yorker*. Cel mai adesea se povestea cum Morrow se băgase în cadă îmbrăcat. Altă dată, cică și-ar fi ciocănit pipa de capul chel al unui vizitator, ca să scuture scrumul. Odată, un prieten s-a întîlnit la Grand Central Station cu Morrow, care părea buimac și se tot cotrobăia neajutorat prin

buzunare. „Ți-ai pierdut biletul?”, l-a întrebat prietenul. „Nu, mai rău”, i-a răspuns Morrow deznădăjduit. „Nu mai țin minte unde voiam să mă duc.”

Bine-cunoscuta lui neputință de a avea o ținută decentă i-a făcut pe cei de la Banca Morgan să angajeze un om la toaleta bărbaților care avea o singură sarcină: să se asigure că Morrow se întoarce întotdeauna printre oameni într-o ținută prezentabilă. În realitate, în toate aceste cazuri Morrow nu era neapărat distrat, ci mai degrabă beat criță. Se pare că era un bețiv incurabil. Și totuși, avea mintea atât de ageră, încât nici dacă o îneca în băutură nu o amorțea cu adevărat. Ani de-a rîndul, a fost unul dintre cei mai de nădejde asociați principali J.P. Morgan & Co. Atît Yale, cît și University of Chicago l-au vrut ca președinte.

Morrow și Coolidge erau prieteni de pe vremea cînd fuseseră colegi de clasă la Amherst. Se pare că pe vremea aceea Morrow era unul dintre puținii oameni care credeau că Calvin Coolidge avea să ajungă cineva. În 1920 a înființat o comisie pentru a-l promova pe Coolidge, care era pe atunci guvernatorul statului Massachusetts, drept candidat la președinție. Pînă la urmă, Partidul Republican l-a preferat pe carismaticul Warren G. Harding, dar alegerea lui Coolidge pentru funcția de vicepreședinte s-a datorat în mare măsură eforturilor pe care le-a tras Morrow în culise. Coolidge s-a dovedit a fi extrem de nerecunoscător. După ce a murit Harding și Coolidge i-a succedat, trei ani mai tîrziu, mulți se așteptau ca Morrow să fie numit secretar de stat sau ministru de Finanțe. Dar nu l-a sunat nimeni. Abia în 1925 Coolidge i-a dat o funcție – una ușor umilitoare: șef al comisiei însărcinate să facă puțină ordine și disciplină în haoticul domeniu al aviației din America.

Acum era invitat să accepte funcția de ambasador al Statelor Unite în Mexic – altă propunere dubioasă, avînd în vedere că Mexicul era în chinurile revoluției și într-o dispoziție puternic antiamericană. Țara era bîntuită de bandiți, care adesea îi ucideau pe străini. Morrow a acceptat totuși.

În zorii zilei de 11 iunie – Ziua Charles Lindbergh – era cald și senin. USS *Memphis* se îndrepta către cheiul arsenalului marinei militare de la Washington, escortat de patru nave de luptă, 88 de avioane, două dirijabile gigantice (din care unul era *Los Angeles*, a cărui ultimă misiune oficială fusese să-i caute pe Nungesser și Coli în pustiul Atlanticului de Nord) și flote întregi de ambarcațiuni particulare care erau atât de multe și făceau manevre atât de

pripite, încît creau haos, trebuind evitate în ultima clipă. Pe țarm domnea o atmosferă de sărbătoare, cu trupe de muzicanți care cântau melodii pline de voieșie și o mulțime imensă de oameni care așteptau veseli. Era de față și doamna Lindbergh, dar nu însoțită de președinte, spre surprinderea multora. Adevărul este că președintele Calvin Coolidge nu se simțea niciodată în largul lui într-un decor nautic. Nu demult fusese trimis să treacă în revistă flota americană de pe puntea iahtului prezidențial, *Mayflower*, pe Hampton Roads, aflat nu departe, dar a avut rău de mare chiar dacă vasul nu se deplasa și a refuzat să îmbrace uniforma navală care i s-a pus la dispoziție – o încălcare a protocolului și o insultă la adresa marinei militare. A coborît sub punte după numai douăzeci de minute și pînă s-a încheiat trecerea în revistă a stat întins, uitîndu-se mohorît printr-un hublou. Pe Lindbergh a hotărît să-l aștepte în oraș.

Doamna Lindbergh a fost adusă la bord și s-a întîlnit cu Charles între patru ochi, în cabina căpitanului, apoi au ieșit amîndoi pe punte. Charles, îmbrăcat într-un costum albastru, părea odihnit și relaxat după o săptămînă petrecută pe mare. Mulțimea a izbucnit în ovații pline de adorație cînd și-a făcut apariția Lindbergh, salutat cu o salvă de tun – cinste acordată de obicei șefilor de stat. În celălalt capăt al orașului, văzduhul răsună de șuieratul sirenelor de la fabrici și dangăt de clopote.

Pe fundalul acestui vacarm plin de veselie, un crainic de la radio pe nume Graham McNamee transmitea încontinuu. Și McNamee scria istoria. Transmisiunea lui era preluată de 50 de posturi de radio din toată țara prin intermediul noii National Broadcasting Company, prima rețea de stații radio din America (ba chiar din lume). S-au folosit douăzeci de mii de kilometri de cabluri telefonice ale companiei AT & T pentru a asigura prima transmisiune de la o coastă a Americii la cealaltă. Se credea că practic fiecare aparat de radio din țară era reglat pe această frecvență. Nimeni nu se mai adresase vreodată unui număr atît de mare de oameni în același timp.

McNamee a devenit cea mai ascultată voce a Americii din pură întîmplare. Originar din Minnesota, ca și Lindbergh, se mutase la New York în tinerețe ca să-și facă o carieră muzicală, cîntînd atît operetă, cît și operă. În 1923, mergînd pe Broadway, a trecut pe lîngă sediul postului de radio WEA. Știind că radiourile mai transmiteau uneori recitaluri, a întrebă dacă ar fi vreo șansă să se prezinte la o audiție. Șeful postului de radio, Samuel L. Ross, a fost de părere că McNamee avea o voce perfectă pentru radio, caldă și clară,

așa că l-a angajat pe loc ca să prezinte emisiuni, să citească buletine de știri și, din când în când, să mai și cînte. În toamna aceea WEAFF a deținut drepturile de a transmite meciurile dintre Yankees și Giants de la campionatul mondial – prima dată când se transmitea de la acest campionat pentru un număr foarte mare de ascultători. W.O. McGeehan de la *Tribune* a fost plătit să descrie meciul pas cu pas și McNamee a fost trimis și el ca să-l asiste. McGeehan nu avea deloc talent de comentator sportiv. Vorbea pe un ton monoton și nu făcea nici un efort să umple timpii morți. În a patra repriză din al treilea meci, i-a spus lui McNamee că nu mai are chef să continue și a plecat. Neavînd încotro, McNamee a continuat el transmisia, lucru nu tocmai ușor avînd în vedere că știa foarte puține despre baseballul profesionist.

Însă avea un talent înnăscut pentru așa ceva. McNamee descria mulțimea, vremea, atmosfera entuziastă care învăluia arena. Identifica personajele celebre. Îi făcea pe ascultători să se simtă prezenți și bine-veniți, ca niște vechi prieteni. Oamenii erau încîntați de transmisiunile lui chiar dacă nu pricepea întotdeauna foarte bine ce se întîmplă pe teren. Ring Lardner scria odată: „Nici nu știu despre ce meci să scriu: despre cel pe care l-am văzut astăzi sau despre cel comentat de Graham McNamee, lîngă care stăteam pe Polo Grounds”. Curînd vocea lui McNamee era cea mai cunoscută din America – și nu doar de la campionatul mondial, ci de la toate evenimentele importante: meciuri din campionatul de box, congrese ale partidelor politice, meciurile de fotbal de la Rose Bowl și sosirea în țară a lui Charles Lindbergh.

La Washington, Ziua Lindbergh a fost din multe puncte de vedere ziua în care radioul și-a intrat în drepturi. Este nevoie de un exercițiu de imaginație pentru a înțelege ce chestie nemaiauzită era radioul în anii '20. Era minunăția acelei epoci. La vremea cînd Lindbergh zbura peste Atlantic, cu o treime din banii cheltuiți de americani pe mobilier și accesorii se cumpărau aparate de radio. Au început să apară peste tot stații de radio. Într-un singur an, 1922, numărul posturilor de radio din America a crescut de la 28 la 570. Oricine putea face asta. Ferma de păsări Nushawg din New Lebanon, Ohio, avea propriul post de radio. La fel și multe magazine universale, bănci, magazine de bricolaj, biserici, ziare, servicii publice și școli. Chiar și la posturile de radio mai mari se făcea o treabă cam de amatori. Atunci cînd Norman Brokenshire, care era crainic la WHN din New York, s-a trezit că are de umplut o pauză lungă, dar nu mai are nimic de spus, a anunțat: „Doamnelor și domnilor, vă oferim

zgomotele orașului New York” – și a scos microfonul pe fereastră.

Dar nu toată lumea era captivată de noua tehnologie. Mulți credeau că toată energia aceea invizibilă care plutea în aer trebuie să fie periculoasă. O convingere larg răspândită era că păsările găsite moarte pe jos ajunseseră așa pentru că fuseseră izbite de undele radio. Însă pe ansamblu oamenii erau de-a dreptul fermecați. Faptul că puteai să stai în sufrageria ta și să asculți o transmisiune în direct de la un eveniment care avea loc cine știe pe unde era cam la fel de miraculos ca și teleportarea. O reclamă care afirma: „Radioul depășește barierele timpului și distanței!” nu exprima atât o mirare, cât un fapt. Pentru mulți, transmisiunea despre sosirea lui Lindbergh a fost aproape la fel de notabilă și de palpitantă ca și evenimentul în sine.

„Iată-l pe băiat!”, a strigat McNamee în momentul în care Lindbergh a apărut pe puntea *Memphisului*. „Stă acolo liniștit, rezervat... Are o față foarte serioasă și e simpatic foc. Un băiat al dracului de simpatic!” În ziua aceea vreo 30 de milioane de ascultători îi sorbeau vrăjiți fiecare cuvântul. Ceea ce nu putea vedea însă nici unul dintre ei erau lacrimile de bucurie care îi curgeau lui McNamee pe obraji.

Printre cei care îl așteptau pe țarm erau și ministrul Marinei și ministrul de Război, precum și o falangă de ofițeri de marină, inclusiv comandorul Richard E. Byrd, îmbrăcat într-o uniformă de un alb orbitor, care, în mod ciudat și izbitor, încă nu își luase zborul. Oamenii se întrebau dacă avea să mai plece vreodată cu avionul spre Europa. Dar nu putea vorbi despre asta cu Lindbergh în momentul acela, căci Lindbergh a fost înghesuit într-un Pierce-Arrow decapotabil împreună cu mama lui, ca să pornească, escortați de cavalerie, către Monumentul lui Washington.

Nimeni nu știe câți oameni se buluceau pe străzile din Washington în ziua aceea, dar toată lumea era de acord că era cea mai numeroasă mulțime care se adunase vreodată în capitală. În timp ce coloana de mașini se îndrepta către Mall, Lindbergh mai făcea din când în când cu mâna, dar în majoritatea timpului se holba la mulțime cu o privire goală. Mulți dintre cei care se îngrămădeau pe marginea străzilor lăcrimau când îl vedeau trecând – „Nu știau sigur de ce”, potrivit scriitorului și exploratorului Fitzhugh Green (care urma să fie și redactorul cărții lui Lindbergh *Noi*). La Monumentul lui Washington, o mare de capete se întindea cât vedeai cu ochii și copacii din apropiere erau ticsiți de copii, care atârnavă ca ornamentele în pomul de Crăciun. La baza monumentului se înălța o tribună acoperită unde se aflau

președintele Coolidge și toți membrii cabinetului. Singurul care lipsea era Herbert Hoover. Nu putuse pleca din Gulfport, Mississippi, încă ocupat pînă peste cap cu revărsările fluviului Mississippi, care erau la fel de grave ca întotdeauna, doar că acum fuseseră aproape complet date uitării de cei care nu erau direct afectați de ele. Nici măcar neobosiții PR-iști ai lui Hoover nu au putut ocupa pagina întâi a ziarelor cu acest subiect după ce s-a întors Lindbergh în țară.

Cînd Lindbergh a ajuns în sfîrșit la tribună, i-a salutat din cap pe cei prezenți și le-a mulțumit oamenilor care îl ovaționau. Președintele Coolidge a ținut un scurt discurs de întîmpinare, i-a prins lui Lindbergh în piept o Cruce pentru Distincție în Zbor și, cu un gest, l-a invitat să ia cuvîntul. Lindbergh s-a aplecat spre microfon, care era fixat cam jos pentru el, a spus cît de mult se bucură că este acolo, a mai rostit cîteva cuvinte de mulțumire și s-a retras. S-a lăsat o tăcere ciudată în momentul în care tot puhoiul acela de oameni, dintre care mulți stăteau în picioare de ore întregi, cu capul în soare, a realizat că se afla în prezența celui mai taciturn individ din America și că de fapt cam asta fusese toată ceremonia. Dar apoi, venindu-și în fire, oamenii au izbucnit în aplauze furtunoase, „bătînd din palme pînă ce nu și le mai simțeau”. Din nou, mulți aveau lacrimi în ochi.

Iar apoi a început noua viață a lui Charles Lindbergh ca personalitate publică. Începînd de atunci, din clipa în care se trezea pînă punea capul pe pernă, viața lui avea să fie un șir nesfîrșit de banchete, discursuri și mîini strînse. În doar 36 de ore de cînd ajunsese la Washington, proaspătul colonel Lindbergh avea să participe la trei banchete, să țină mai multe discursuri (scurte), să-i viziteze pe soldații bolnavi de la spitalul Walter Reed, să depună o coroană la Mormîntul Soldatului Necunoscut și să viziteze Capitoliul. Oriunde mergea, pe marginea străzilor erau adunați o grămadă de oameni care îl ovaționau cînd trecea. Era o manifestare impresionantă de adulație, dar nu era nimic față de ceea ce îl aștepta la New York.

În anii '20 America a devenit o țară a blocurilor-turn. Pînă în 1927, țara se lăuda cu vreo 5 000 de clădiri înalte – cel mai mare procent la nivel mondial. Chiar și în Beaumont, Texas, erau șase clădiri de zece etaje sau chiar mai înalte, lucru cu care nu se puteau lăuda Parisul, Londra, Berlinul sau orice alt oraș european. În 1927, J.L. Hudson din Detroit a inaugurat cel mai înalt magazin universal din lume, cu mai mult de 20 de etaje, iar la Cleveland s-a încheiat construcția celor 52 de etaje ale clădirii Union Terminal, al doilea

edificiu din lume ca înălțime. Los Angelesul a instituit limite stricte în ceea ce privește înălțimea clădirilor – unul dintre motivele pentru care LA este atît de întins astăzi –, permițînd totuși primăriei să aibă 28 de etaje, deși aceasta era o încălcare a propriilor hotărîri. Țara asta parcă nu se putea abține să construiască tot mai sus.

Pe măsură ce clădirile deveneau mai înalte, numărul de muncitori care se revărsau spre centrele orașelor creștea neîncetat. În 1927, în centrul Bostonului veneau zilnic 825 000 de oameni – adică mai mult decît toată populația orașului. Pittsburghul absorbea 355 000 de muncitori pe zi, Los Angelesul și San Francisco cîte 500 000, Chicago și Philadelphia peste 750 000 fiecare; iar New Yorkul, care era mai cu moț din toate punctele de vedere, primea în fiecare zi un număr uriaș: trei milioane.

În 1927, New Yorkul tocmai luase locul Londrei, devenind orașul cel mai mare din lume – și era de departe și cel mai cosmopolit. Un sfert din cei opt milioane de locuitori ai săi se născuseră în altă țară; avea mai mulți rezidenți născuți în străinătate decît toată populația Philadelphiei. Veneau aici cu duiumul și americani get-beget. Două sute de mii de negri din Sud se mutaseră la New York după Primul Război Mondial, iar acum inundațiile de pe valea fluviului Mississippi trimiteau aici alte mii de oameni.

Pe lîngă faptul că era centrul de comandă al multora dintre principalele sectoare ale serviciilor – bănci, bursă, edituri, publicitate, majoritatea artelor –, New Yorkul era și cel mai mare centru industrial al țării¹. Aici funcționau 30 000 de fabrici. O zecime din tot ce producea America venea din acest oraș. Peste 40% din comerțul exterior al țării trecea prin portul New York, ca și o parte foarte mare din traficul internațional de pasageri. Pînă la 12 000 de pasageri plecau zilnic de la cheiurile din vestul Manhattanului, iar în jur de 25 000 mergeau să-i conducă. În zona docurilor erau atîția oameni pe metru pătrat, încît în fiecare zi traficul se bloca pe mai multe străzi din jur de la 8 dimineața pînă la 1 după-amiaza.

O dată la patru ani New Yorkul creștea cam cît un oraș ca Bostonul sau St. Louis. Dezvoltatorii nu reușeau să țină pasul. La un moment dat, în 1926, se construiau peste o mie de clădiri de birouri noi, iar altele se reconstruiau. În încercarea de a mai decongestiona orașul, în New York au intrat în vigoare noi hotărîri, mai aspre, limitînd clădirile înalte la anumite zone mari și forțîndu-i pe arhitecți să le proiecteze cu funcționalități tehnice pentru a lăsa să circule

mai mult aerul printre ele și să ajungă mai multă lumină la sol. Efectul negativ al acestor restricții a fost tocmai accelerarea ritmului de dezvoltare, deoarece pe terenurile mari trebuiau construite structuri gigantice ca să se poată scoate profit. De asemenea, au încurajat construirea zgîrie-norilor în zona dinspre nord, în Manhattan. În 1927, New Yorkul avea 50% din numărul zgîrie-norilor din toată țara, dintre care jumătate se aflau în centrul orașului. Străzile ca niște canioane și imaginea siluetelor ascuțite ale zgîrie-norilor, pe care le asociem astăzi cu New Yorkul, sînt în mare parte un fenomen al anilor '20.

Multe dintre noile clădiri au încărcat și mai mult infrastructura și așa suprasolicitată a orașului. La începutul anului 1927, cînd a fost inaugurată colosala Graybar Building, cea mai mare clădire de birouri din lume, situată în 420 Lexington Avenue, a strîns 12 000 de funcționari la un loc. Un singur bloc din Manhattan putea adăposti acum lejer 50 000 de oameni. Cu atîtea blocuri-turn înghesuite în același loc, New Yorkul era cel mai aglomerat și mai complicat oraș din lume dacă locuiai sau munceai acolo, dar era și cel mai incitant și mai desăvîrșit decor pentru paradele la care se aruncau serpentine de hîrtie de la ferestre – iar acum aici urma să aibă loc cea mai mare paradă de acest fel.

Luni, 13 iunie, Charles Lindbergh s-a dus, cu un avion împrumutat de la marina militară, la aerodromul Mitchel din Long Island, unde a urcat imediat într-un amfibiu care îl aștepta ca să-l ducă în oraș. Sigur nu era pregătit – nimeni nu ar fi fost – pentru ceea ce îl aștepta. Cînd a intrat în portul New York, a dat cu ochii de cea mai extraordinară priveliște de care poate avea parte cineva: populația unui întreg oraș, cel mai mare din lume, era acolo, gata să-l întîmpine.

Portul era un mozaic de ambarcațiuni; dincolo de el, de la capătul Manhattanului pînă în Central Park, toate străzile erau inundate de un potop de oameni și toate acoperișurile și ferestrele clădirilor de birouri erau ticsite. Nu cred că există cineva care să poată spune cîți oameni au asistat la paradă. Potrivit celor mai multe estimări, ar fi fost între patru și cinci milioane. Este posibil să fi fost cea mai numeroasă mulțime care s-a adunat vreodată pentru a-și aduce omagiul unei singure persoane.

Lindbergh a fost întîmpinat în port de iahtul primăriei (dăruit orașului de Rodman Wanamaker), care îl aștepta ca să-l ducă în Battery, de unde începea parada dedicată lui. Se pregătise un bufet suedez, dar s-a descoperit că ziariștii și fotografiile care ajunseseră acolo primii mîncaseră tot, așa că Lindbergh a trebuit să înceapă festivitățile cu burta goală.

Îl așteptau aproximativ 300 000 de oameni în Battery Park, unde a urcat într-un Packard decapotabil, cocoșindu-se pe bancheta din spate, alături de primarul Jimmy Walker, care, puțin cam anacronic, avea pe cap un joben. Lindbergh, ca întotdeauna, a rămas cu capul descoperit. Au pornit pe Broadway sub o ploaie atât de deasă de serpentine de hîrtie și confetti, încît în anumite momente cei de pe marginea drumului nici nu-i mai vedeau pe Lindbergh și Walker. Amploarea evenimentului era fără precedent. După parada organizată în cinstea armistițiului din 1918, măturătorii de stradă au strîns 155 de tone de gunoaie. După parada dedicată lui Lindbergh, au fost 1 800 de tone. Unii spectatori exaltați au golit pe fereastră coșuri întregi de hîrtii, fără să se gîndească întotdeauna dacă nu cumva conțin și obiecte mai grele. Printre obiectele adunate a doua zi s-au găsit cărți de telefon, indexuri ale societăților comerciale și alte lucruri voluminoase care fuseseră scăpate sau aruncate în culmea fericirii pe fereastră de la etaj, dar care, ciudat, nu răniseră totuși pe nimeni.

Neștiută de nimeni, în mijlocul mulțimii de gură-cască, era și o tînără pe nume Gertrude Ederle, care candida cu mari șanse de succes la titlul de cea mai căzută în uitare persoană din America. Născută într-o familie de imigranți germani – tatăl ei avea o măcelărie în Amsterdam Avenue –, Ederle era cea mai bună dintre toți înotătorii de ambele sexe din istoria Americii. În 1922, într-o singură zi, a doborât șase recorduri naționale. Era puternică precum un taur și capabilă să înoate pe distanțe foarte mari. În august 1926, nu numai că a devenit prima femeie care a traversat înot Canalul Mîneicii, ci a făcut-o într-un timp mai scurt decît oricine altcineva. Succesul său i-a impresionat și i-a entuziasmat pe concetățenii săi americani, drept care și ea a fost sărbătorită printr-o paradă cu serpentine de hîrtie și o vreme a fost atât de celebră, încît mulțimile o urmau peste tot unde mergea.

La apogeul efemerei sale celebrități, Ederle a primit oferte comerciale în valoare de 900 000 de dolari, dar impresarul ei considera că ea merită mai mult decît atât și nu a lăsat-o să semneze nici un contract. Din nefericire, tocmai atunci lumea a observat că, dacă nu era în apă, Trudie Ederle nu era tocmai interesantă sau atrăgătoare. Era cam îndesată și nu fusese înzestrată cu cine știe ce farmec. În plus, nici nu auzea prea bine, ceea ce o făcea să pară țețnoasă și nerăbdătoare în timpul întîlnirilor cu presa. Imediat după ce a ajuns acasă, Canalul Mîneicii a fost traversat înot de o altă femeie, o americană născută în Olanda pe nume Mille Gade, astfel că, dintr-odată, realizarea lui Ederle nu mai părea ceva

chiar așa de ieșit din comun. Lumea și-a pierdut rapid interesul față de Gertrude Ederle, ba chiar și față de traversarea înot a Canalului Mîneicii în general. Pînă la urmă, Ederle a cîștigat doar 19 793 de dolari ca plată pentru aparițiile ei publice. La vremea cînd a avut loc parada lui Lindbergh, ea cîștiga 50 de dolari pe săptămînă ca instructor de înot și putea merge prin oraș fără să atragă atenția. Dacă o mai pomenea cineva, o făcea ca să sugereze ce soartă îl aștepta, fără îndoială, și pe Charles Lindbergh.

Cu opriri la primărie, la catedrala St. Patrick și în Central Park, parada a durat aproape toată după-amiaza. Era începutul unui interval de patru zile de activitate intensă pentru Lindbergh – alte discursuri, recepții, distincții și parade –, care a ajuns în sfîrșit și la noul Teatru Ziegfeld ca să vadă *Rio Rita*. Pe toată durata vizitei lor, Lindbergh și mama sa fuseseră lăsați să stea într-un apartament mare din 270 Park Avenue, al cărui proprietar era nimeni altul decît Harry Frazee, cel care l-a vîndut pe Babe Ruth echipei Yankees. Întîmplător, și Charles Nungesser vizitase clădirea lui Frazee de multe ori. Acolo locuise iubita sa Consuelo Hatmaker pe vremea cînd Nungesser îi făcea curte. Doamna Lindbergh a acceptat, fără tragere de inimă, să se întîlnească cu jurnaliștii în apartamentul lui Frazee, la un soi de conferință de presă neoficială. A fost o demonstrație a talentului său la materia „cum să nu răspunzi la întrebări”.

„Ce credeți că va face fiul dumneavoastră în continuare?”, a întrebat-o unul dintre reporteri.

Doamna Lindbergh a răspuns că habar nu are.

„V-a adus vreo amintire de la Paris?”, a întrebat altul. „Nu.” „V-ar plăcea să traversați odată Atlanticul în zbor împreună cu fiul dumneavoastră?” „Nu m-a invitat.” „Ce planuri aveți pentru următoarele cîteva zile?” „Asta depinde de comitetul de organizare.”

Și tot așa încă vreo jumătate de oră, pînă cînd reporterii și-au epuizat întrebările, cu lungi răstimpuri de tăcere stînjenitoare. Cînd a intrat un asistent ca să anunțe că s-a încheiat conferința de presă, toată lumea a auzit-o pe doamna Lindbergh răsufîind ușurată. „Deja am spus prea multe”, a mărturisit ea.

Era evident că și Lindbergh, și mama lui erau cam ciudați. În seara paradei, ea și Charles, însoțiți de primarul Walker, au fost duși cu mașina la o proprietate din Long Island deținută de un multimilionar pe nume Clarence H. Mackay pentru un banchet urmat de dans. La scurt timp după cină, s-a observat că Lindbergh dispăruse. Panicat, Mackay a

pus să se răscrolească tot domeniul lui, neputînd să-și închipuie ce se întîmplase cu invitatul lui de onoare. S-a dovedit că Lindbergh și mama lui plecaseră spre Manhattan fără zică nici „mulțumesc”, nici „la revedere” gazdei, guvernatorului, primarului sau vreunuia dintre ceilalți cinci sute de invitați. Evident, nici nu îl anunțaseră pe primar că-l lasă acolo fără mașină.

Timp de trei zile, pagina întîi și majoritatea celorlalte pagini ale cotidianului *The New York Times* i-au fost dedicate exclusiv lui Lindbergh. În ziua paradei, articolele despre Lindbergh ocupau primele 16 pagini ale ziarului. Exista un interes atît de mare față de orice avea legătură cu Lindbergh, încît pe 15 iunie, cînd doamna Lindbergh s-a dus la Pennsylvania Station ca să ia un tren cu care să se întoarcă în Vestul Mijlociu, a fost nevoie de un cordon de 500 de polițiști ca să stăvilească mulțimea.

Lindbergh era acum cea mai prețioasă marfă umană de pe planetă, așa că era bombardat cu propuneri de afaceri care mai de care mai îmbietoare – să facă filme, să scrie cărți și rubrici de ziar, să facă reclame la tot felul de produse, să joace în spectacole de vodevil, să călătorească prin lume ca să țină prelegeri. După cum povestea chiar el, i s-au oferit 500 000 de dolari și un procent din profituri ca să joace într-un film bazat pe povestea vieții lui și 50 000 de dolari ca să facă reclamă la o populară marcă de țigări. O altă companie îi oferea un milion de dolari dacă avea să o găsească pe fata visurilor lui și să se însoare cu ea, permițînd ca întregul proces să fie immortalizat pe banda de celuloid. Personalități de prim rang de la Washington l-au îndemnat să intre în politică. „Mi s-a spus”, scria Lindbergh mai tîrziu, „că, dacă vreau să fac carieră în politică, am șanse mari să ajung la un moment dat președinte”.

Au fost atît de mulți oameni care au încercat să profite de numele lui Lindbergh fără ca acesta să-și dea acordul sau măcar să știe, încît a fost nevoit să angajeze detectivi particulari ca să-i dibuiască pe cei mai mîrșavi. *The New York Times* cita exemplul unui întreprinzător din Cleveland care a găsit un individ pe nume Charles Lindbergh, mecanic la căile ferate, ce nu știa nimic despre aviație, și l-a pus oficial șef al unei companii numite Lindbergh Aeronautics Corporation, plănuiind să vîndă certificate de acțiuni în valoare de 100 de milioane de dolari publicului credul și plin de admirație.

Cel mai de seamă eveniment din săptămîna lui Lindbergh – sau din orice săptămînă – a fost un dineu oferit în cinstea lui de orașul New York la Hotel Commodore.

Potrivit ziarului *The New York Times*, ar fi fost 3 700 de invitați – doar bărbați, deoarece femeii nu au fost invitate. A fost cel mai mare dineu organizat vreodată în acest oraș. Ziarele s-au întrecut în enumerarea cantităților uriașe de mâncare și a veselei folosite – 1 000 de litri de supă de broască-țestoasă, 900 de kilograme de pește, 680 de kilograme de șunculiță țărănească, 2 700 de kilograme de carne de pui, 125 de galoane de mazăre, 15 000 de chifle, 2 000 de căpățîni de salată verde, 380 de litri de cafea, 800 de litri de înghețată, 12 000 de felii de tort, 135 de kilograme de unt, 36 000 de căni și farfurii, 50 000 de tacîmuri – deși trebuie precizat că aceste cifre difereau de la un ziar la altul. Dineul era programat să înceapă la 7, dar, din cauza haosului creat de mulțimea de oameni care încercau să-și găsească locul pe la mese, s-a făcut ora 9 pînă cînd au reușit în sfîrșit să se așeze cu toții, ca să poată fi servită mîncarea. Discursurile au început abia la 11 – cu trei ore întîrziere.

Faptul că viața lui Lindbergh era tot mai suprarrealistă și mai istovitoare a fost demonstrat în seara de 15 iunie. După o zi plină de discursuri și recepții, a reușit în sfîrșit să ajungă la teatru ca să vadă *Rio Rita*, dar publicul era atît de entuziasmat că îl vede acolo, încît a trebuit să fie chemată poliția ca să-i potolească pe oameni și spectacolul a început cu mai bine de o oră întîrziere. Cu mult înainte de final, Lindbergh a fost nevoit să plece ca să participe la o serată caritabilă pentru Nungesser și Coli, la noul Teatru Roxy. Acolo a stat politicoș pe scaun timp de o oră, după care s-a strecurat pe o ușa de serviciu și a plecat la aerodromul Mitchel, unde și-a pus un combinezon de zbor peste smoching și a decolat, îndreptîndu-se spre Washington.

La Washington a verificat cu mare atenție reparațiile făcute la *Spirit of St. Louis*, a urcat în cockpitul pe care îl cunoștea atît de bine și s-a întors cu el la New York. La 7.30 dimineața a aterizat pe aerodromul Mitchel, mulțumit că era în sfîrșit în avionul lui iubit. După ce a făcut un duș rapid și și-a schimbat hainele la apartamentul lui Frazee, și-a reluat aparițiile publice fără să pună geană pe geană.

După cum s-a dovedit, programul lui Lindbergh din ziua aceea era extrem de ambițios și total nerealist. A fost trimis să participe la o lungă paradă în Brooklyn, trebuind și să țină un discurs în fața a 200 000 de oameni în Prospect Park, urmat de un prînz oficial la o filială a Cavalerilor lui Columb. Urma să meargă la Yankee Stadium ca să se întîlnească cu jucătorii de la Yankees și să asiste la meciul lor cu St. Louis Browns, apoi să se întoarcă de urgență în Manhattan, unde i

se înmîna Premiul Orteig la Hotel Brevoort, după care îl aștepta o cină oficială.

La Yankee Stadium, trei secțiuni ale zonei cu cele mai bune locuri fuseseră proaspăt vopsite special pentru Lindbergh și cei care îl însoțeau, iar 20 000 de fani au venit să-l aclame. Babe Ruth promisese să înscrie un *homerun* în onoarea lui, dar, cînd a început meciul, ia-l pe marele aviator de unde nu-i. Echipa și spectatorii au așteptat aproape o jumătate de oră să ajungă Lindbergh, dar, cînd s-a aflat că încă nu plecase din Manhattan, arbitrii au dat drumul la meci fără el.

Sezoanele de baseball se desfășoară lent și atunci nimănui nu îi trecea prin cap că sezonul acela avea să se dovedească a fi neobișnuit de neproductiv pentru Ruth și pentru ceilalți jucători de la Yankees. Chiar înainte de începerea sezonului, Ruth însuși i-a spus unui reporter că nu se așteaptă să-și doboare recordul de *homerun*-uri din 1921. „Ca să faci asta, trebuie s-o iei din timp, iar aruncătorii trebuie să arunce spre tine”, a zis el. „Eu nu o iau din timp, iar aruncătorii nu prea au mai aruncat spre mine de patru sezoane.” Parcă pentru a demonstra că are dreptate, a plecat de la primul meci plîngîndu-se de ameteți și nu a lovit deloc mingea cu putere în prima lună a sezonului. Pînă pe 21 mai, ziua în care a aterizat Lindbergh la Paris, Ruth realizase doar nouă *homerun*-uri în 32 de meciuri.

Apoi s-au întîmplat două lucruri. *Babe Comes Home* a fost difuzat într-un mare număr de cinematografe din toată țara. Dumnezeu știe cum l-a însuflețit pe Ruth filmul ăsta, dar, chiar din momentul apariției lui pe ecrane, a înscris o grămadă de *homerun*-uri – cinci în două zile; în cazul unuia dintre ele, la Philadelphia, mingea a fost lovită atît de puternic, încît a ieșit din arenă, trecînd peste o casă cu două etaje aflată vizavi. Pînă pe 7 iunie, totalul lui Ruth ajunsese la 18 – o cifră mult mai respectabilă și mai promițătoare. Două zile mai tîrziu, într-un meci cu echipa din Chicago, pe Yankee Stadium, Ruth a furat baza – ceva ce jucătorii burtoși de 32 de ani nu prea făceau de obicei. Brusc, sezonul devenea interesant.

Ținîndu-se de cuvînt, Ruth a înscris un *homerun* pentru Lindbergh în Ziua Lindbergh. S-a întîmplat la începutul primei reprize, în fața lui Tom Zachary, datorită căruia Ruth avea să realizeze un *homerun* și mai memorabil la sfîrșitul sezonului. Lou Gehrig i-a urmat lui Ruth la bază și a lansat un *homerun* aproape fix în același loc. Din păcate, Lindbergh nu a mai ajuns la meci, așa că nu a apucat să le vadă. „Eu țineam *homerun*-ul ăla pentru el, iar el nici măcar nu vine”, a

spus Ruth după aceea. „O fi crezînd că asta-i o ligă de amatori.”

Lindbergh pur și simplu nu a putut ajunge la timp – și nu din vina lui. Întîrziat la tot pasul de tot felul de oameni care voiau să-i vorbească, să-i strîngă mîna, să-i atragă atenția o clipă, a ajuns la Yankee Stadium abia cu mult după 5 după-amiaza, cînd meciul era aproape gata, moment în care s-a hotărît că oricum nu mai are timp să intre, așa încît coloana lui de mașini a făcut cale întoarsă spre oraș, ca el să-și primească Premiul Orteig din mîna lui Raymond Orteig, la Hotel Brevoort din Greenwich Village. Acolo, ca peste tot, îl aștepta o mulțime de oameni și a trebuit să fie escortat în clădire printr-o mare de mîini întinse.

Lindbergh începea să arate de-a dreptul surmenat din cauza programului infernal. Istoricul Hendrik Willem Van Loon, întîlnindu-se cu el în toiul acestui haos, scria sincer îngrijorat: „Nu am mai văzut niciodată pe cineva atît de îngrozitor de obosit ca băiatul ăsta al cărui creier încă îndeplinea o sarcină de care restul corpului nu mai era în stare. Încă trei zile din astea și cei care caută să se umple de glorie pe seama lui or să-l bage în mormînt”. În realitate, Lindbergh avea multe astfel de zile în față și urma să fie și mai rău.

Măcar s-a bucurat să-l cunoască pe Raymond Orteig, căci Orteig era un tip încîntător și agreabil, care se pricepea să-i facă pe oameni să se simtă în largul lor. Își începuse viața în sărăcie, păsînd oile în Pirineii francezi, dar în 1882, cînd avea 12 ani, plecase cu un unchi în America. Acolo a învățat singur engleza, și-a găsit de lucru ca ospătar la un hotel și a tot urcat pe scara socială pînă cînd a devenit primul șef de sală, apoi antrenorul și într-un final proprietarul a două dintre cele mai elegante hoteluri din Manhattan, Lafayette și Brevoort, amîndouă aflate în Greenwich Village. Pe Orteig, Lindbergh îl izbăvea de niște chinuri groaznice. Premiul Orteig, oferit într-un moment de generozitate pripită, devenise un coșmar pentru francez. Șase oameni își pierduseră viața în încercarea de a cîștiga premiul, iar pînă la triumful lui Lindbergh părăsise că sînt toate șansele ca numărul lor să tot crească. Unii critici începuseră să remarce că Orteig, oricît ar fi fost de bine intenționat, era totuși un criminal – gînd pe care, evident, nu putea să-l îndure.

Așa că i-a înmînat cecul lui Lindbergh ușurat și încîntat – deși probabil că i-a fost cam peste mîna să se despartă de o sumă atît de mare, căci 25 000 de dolari erau o grămadă de bani în 1927 și nici măcar pentru el nu erau chiar o nimica toată.

Adevărul e că afacerile lui Orteig mergeau din ce în ce mai prost, iar ceea ce îl omora era ceea ce îi omora pe mulți alții, uneori la propriu: Prohibiția.

- [1.](#) Woolworth Building din New York, înaltă de 241,4 metri, construită în 1913, încă era cea mai înaltă din lume. Chrysler Building și Empire State Building, care aveau să depășească amândouă Woolworth, au fost construite abia în 1930, respectiv 1931.

Capitolul 12

La un moment dat, pe 23 iunie 1927, Wilson B. Hickox, un bogat om de afaceri de 43 de ani din Cleveland, Ohio (care, întâmplător, locuia chiar alături de ambasadorul american în Franța, Myron Herrick, în suburbia Cleveland Heights), s-a întors în camera sa de la Hotel Roosevelt după o seară petrecută în New York și și-a mai turnat un pahărel înainte de culcare.

Puțin după aceea, domnul Hickox a început să aibă niște senzații ciudate și neplăcute – o apăsare în gât și în piept, o durere crâncenă care i se întindea în tot corpul. Poate că nu greșim prea mult dacă ne imaginăm că, scăpînd paharul din mînă, domnul Hickox s-a ridicat în picioare cu mare greutate și s-a îndreptat împleticindu-se spre ușă ca să strige după ajutor, în vreme ce simptomele se agravau cu iuțeală. Unul cîte unul, sistemele sale biologice se blocau pe măsură ce efectele toxice ale stricninei îi afectau tot organismul. Domnul Hickox nu a mai apucat să ajungă la ușă, dîndu-și sufletul încet și chinuitor pe podeaua din camera lui, uluit, înfricoșat, incapabil să se miște.

Cel mai remarcabil lucru legat de moartea domnului Hickox nu era că fusese otrăvit, ci că îl ucisese chiar guvernul lui. Anii '20 au fost din multe puncte de vedere cel mai ciudat și mai extraordinar deceniu din istoria Americii, în special datorită Prohibiției. Acesta a fost de departe cel mai extrem, mai prost gîndit, mai costisitor și mai ignorat experiment de inginerie socială făcut vreodată de o nație altfel rațională. A desființat peste noapte a cincea industrie ca mărime din America. A luat vreo două miliarde de dolari pe an din mîinile unor interese legitime și i-a lăsat la cheremul unor brute criminale. I-a transformat pe oamenii cinstiți în infractori și a determinat chiar o creștere a consumului de alcool în toată țara.

Totuși, nimic nu era mai ciudat decît faptul că a devenit politica declarată a guvernului Statelor Unite de a-i otrăvi pe unii cetățeni în încercarea de a-i feri de beție pe ceilalți. Domnul Hickox nu era cu nimic ieșit din comun, doar că în general victimele nu erau oameni bogați deoarece aceștia aveau grijă să-și procure băutura de la furnizori de încredere.

De asta au dus-o așa de bine cei ca Al Capone în timpul Prohibiției: nu își omorau clienții.

Domnul Hickox a murit din cauza unei probleme care nu fusese cîntărită prea bine atunci cînd s-a instituit Prohibiția, și anume că alcoolul se folosește pentru tot felul de alte lucruri în afară de băuturi. Era (și în multe cazuri este și astăzi) un ingredient esențial al diluanților, antigelurilor, loțiunilor și antisepticelor, al soluțiilor pentru îmbălsămare și nu numai. Astfel, era necesar să se permită producerea lui în continuare în scopuri legitime. Inevitabil, o parte din acest alcool încă legal (de fapt o parte foarte mare: 60 de milioane de galoane pe an, potrivit unei estimări) a fost deviată spre contrabandă. Pentru a face alcoolul industrial neatractiv pentru consum, guvernul s-a apucat să-l „denatureze”, amestecîndu-l cu otrăvuri cum ar fi stricnina și mercurul, care puteau să-i orbească, să-i schilodească ori să-i omoare pe cei care îl consumau. Alcoolul denaturat a devenit „noua băutură națională a Americii”, cum spunea voios un funcționar din timpul Prohibiției.

Estimările numărului celor care au murit în chinuri groaznice din cauză că au băut alcool denaturat variază foarte mult. În influența lor carte *Eating in America*, Root și De Rochemont afirmă că, numai în 1927, 11 700 de oameni au murit din cauză că au consumat băuturi otrăvite de guvern. Alte surse oferă cifre mult mai scăzute. Oricît de mic sau de mare ar fi totalul, este cu siguranță cel mai sinistru episod din istoria Americii, în care autoritățile au fost dispuse să le rezerve propriilor cetățeni o moarte îngrozitoare pentru că făceau un lucru care pînă nu demult fusese acceptat ca parte a vieții civilizate, care era încă legal aproape în toate celelalte țări ale lumii și care era evident inofensiv dacă nu se exagera.

Prohibiția, în aproape toate aspectele sale, a fost fie absurdă, fie ridicolă. Trezoreria a fost însărcinată cu aplicarea noilor legi, dar îi lipseau cu desăvîrșire calificarea, fondurile sau rîvna necesare pentru a face asta. Neprimind resurse din partea Congresului, Departamentul Prohibiției nu a angajat decît 1 520 de agenți¹, căroră le-a dat sarcina imposibilă de a încerca să oprească producția și consumul de alcool într-o țară cu 100 de milioane de cetățeni (ceea ce însemna cam 75 000 de oameni per agent), pe o suprafață de nouă milioane de kilometri pătrați, păzind în același timp de contrabandiști linia de coastă și granița pe o distanță de 30 000 de kilometri. Guvernul federal se aștepta ca statele să participe și ele activ și să aplice legile, dar aproape toate statele aveau tendința pronunțată de a nu face asta. În 1927, statele cheltuiau în

medie de opt ori mai mult pentru aplicarea legilor privind pescuitul și vânătoarea decât pentru Prohibiție.

Costurile economice au fost imense pentru națiune. Guvernul federal a pierdut 500 de milioane de dolari pe an care veneau din accizele pentru alcool și băuturi alcoolice – aproape o zecime din venitul național. La nivelul statelor pierderile au fost adesea și mai mari. Înainte de Prohibiție jumătate din venitul statului New York venea din accize pe băuturi alcoolice. Nu e de mirare că statele nu prea voiau să aloce bani din bugetele lor și așa reduse ca să aplice o lege care le sărăcea.

Bodegile unde se vindeau ilegal băuturi alcoolice s-au înmulțit ca ciupercile după ploaie. Pe o stradă din centrul Manhattanului s-au descoperit 32 de localuri unde se putea bea alcool. Băuturile alcoolice se găseau atât de ușor și adesea nici măcar nu se prea chinuia nimeni să le ascundă, încât uneori părea că Prohibiția nici nu există. La Chicago, unde erau în continuare vreo 20 000 de baruri, în unele cartiere acestea funcționau fățiș, fără a se preface că ar fi altceva. La New York, numărul barurilor a fost estimat la 32 000, de două ori mai mare decât înainte de Prohibiție.

Și, desigur, băuturile vândute în aceste localuri nu erau reglementate în nici un fel. La Chicago, un farmacist a vărsat într-o chiuvetă puțin whisky contrafăcut și a văzut uimit că acesta topea porțelanul, sfîrîind. Curios să afle ce anume conținea whisky-ul contrafăcut, *New York Telegram* a angajat un chimist să testeze 341 de mostre culese de prin bodegile unde se vindea ilegal băutură. Printre ingredientele pe care le-a descoperit erau: kerosen, nicotină, benzen, benzol, formaldehidă, iod, acid sulfuric și săpun. A descoperit că aproximativ una din șase mostre prezenta un risc major pentru sănătate.

O întrebare justificată este cum s-a ajuns aici. În foarte mare măsură, răspunsul avea legătură cu un omuleț cu față sfioasă, mustață îngrijită și pince-nez pe nume Wayne B. Wheeler. În ciuda înfățișării sale vădit inofensive, Wheeler a fost o vreme cel mai temut și mai puternic om din America și – dacă nu crezi că oamenii ar trebui să moară în chinuri pentru că au băut un păhărel – poate și cel mai diabolic din cauza convingerilor lui greșite.

Wayne Bidwell Wheeler s-a născut în 1869 și a crescut la o fermă din estul statului Ohio. Într-o zi, un angajat de la fermă, beat, i-a înfipt din neatenție o furcă în picior. Deși se pare că, în afară de asta, nu a mai avut de suferit în mod direct din cauza băuturii, Wheeler și-a cultivat o ardoare

aproape evanghelică pentru atingerea unui țel: să eradicaze consumul de băuturi alcoolice din viața americanilor.

După ce a devenit avocat, a ajuns șef al Ligii Antialcool din Ohio și acolo a demonstrat rapid că are talent pentru manipularea politică. În 1905 i s-a opus popularului guvernator al statului Ohio, care fusese ales cu doi ani înainte cu cel mai mare procent din istoria acestui stat și era adesea considerat viitorul candidat la președinție, dar care, din păcate, nu sprijinea dorința Ligii Antialcoolice de a interzice băuturile în Ohio. Guvernatorul era Myron T. Herrick și avea să afle pe pielea lui că nu merită să i te opui lui Wayne B. Wheeler. Un maestru al propagandei, Wheeler nu s-a abătut niciodată de la unicul său scop, care era să-i elimine din funcții pe toți politicienii care nu susțineau din toată inima Prohibiția, și pentru asta avea să folosească orice mijloace. Adesea angaja detectivi particulari ca să afle lucruri compromițătoare despre unii oameni politici care nu îl sprijineau cu destul entuziasm și considera că șantajul este un mijloc cât se poate de legitim pentru a-și atinge scopurile.

Pentru el nu conta decât interzicerea alcoolului în America. În vreme ce alte organizații se implicau și în tot felul de probleme secundare – tutunul, fustele scurte, jazzul, chiar și politica poștei și deținerea de către stat a utilităților –, Wheeler nu a deviat niciodată de la singurul lui mesaj monoton: că băutura era cauza sărăciei, a căsniciilor distruse, a banilor pierduți și a tuturor celorlalte rele ale societății moderne.

Opunându-se apelului lui Wheeler la instituirea prohibiției pe teritoriul statului, Myron Herrick a dat impresia că este rupt de realitate și rece. A fost înfrânt rușinos și nu a mai deținut niciodată vreo funcție care se obținea în urma unor alegeri. Noua stea în ascensiune a politicii din Ohio era acum viceguvernatorul lui Herrick, Warren G. Harding, care nu se remarcase prin nimic până atunci. În toată America, politicienii au învățat rapid că trebuie fie să-l sprijine pe Wheeler și Liga Antialcool, fie să-și ia adio de la speranța de a mai fi realeși.

În timpul „wheelerismului”, cum a ajuns să fie numită strategia Ligii Antialcool, o mare parte din state au interzis alcoolul cu mult înainte de ratificarea legii Prohibiției. Până în 1917, 27 de state interziseseră în totalitate băuturile alcoolice și altele adoptaseră la rîndul lor unele măsuri prohibitive. Puteai străbate o bună parte din țară – din Texas până în cele două Dakote și din Utah până pe coasta de est – fără să treci prin vreo zonă unde aveai voie să bei ceva. Doar în câteva avanposturi răzlețe, majoritatea orașe mari și zone

industriale unde imigranții însetați se adunau în număr mare, mai era posibil să bei un păhărel în mod legal. Totuși, acestea erau locurile în care consumul de alcool avea rădăcini adânci și unde Liga Antialcool nu prea avea șanse să schimbe legile locale ori statale. Dar apoi Wheeler a avut un noroc chior: Primul Război Mondial.

Cînd a izbucnit Primul Război Mondial, majoritatea americanilor erau mulțumiți dacă rămînea un conflict îndepărtat, exclusiv european. Dar apoi Germania a făcut niște greșeli tactice care au schimbat radical această atitudine. Mai întîi, a început să bombardeze ținte civile. Acum am ajuns să ne obișnuim cu războaiele care implică atacuri împotriva civililor, dar în anii 1910 uciderea intenționată a unor oameni nevinovați era considerată de mulți un act de barbarie. Cînd, ca un soi de experiment, nemții au început să trimită un avion spre Paris în fiecare după-amiază, pe la ora 5, să lanseze o bombă asupra orașului, președintele Woodrow Wilson s-a înfuriat atît de tare, încît a trimis personal o scrisoare de protest autorităților germane.

După aceea, Germania a anunțat că va bombarda nave de pasageri aflate pe mare. În mai 1915, un submarin german a scufundat pachebotul *Lusitania* în timp ce acesta naviga în ape neutre, în largul coastei Irlandei, în apropiere de Kinsale. În doar 18 minute, *Lusitania* se afla sub apă, cu cei 1 200 de oameni de la bord. O treime dintre victime erau femei și copii; 128 dintre morți erau cetățeni americani, a căror țară nici măcar nu intrase în război. S-a stîrnit imediat un val de indignare, dar Germania a agravat mult mai mult lucrurile declarînd – aproape de necrezut – o zi de sărbătoare națională în cinstea măcelului. Dr. Bernhard Dernburg, șeful Crucii Roșii germane în Statele Unite, a afirmat că cei de la bordul *Lusitaniei* au primit ceea ce meritau. Expulzat din America, a avut noroc că a scăpat cu viață.

Alții nu au scăpat așa de ieftin. Un neamț din St. Louis, despre care se credea că și-a vorbit de rău despre țara adoptivă, a fost atacat de o gloată, legat fedeleș cu un steag american, tîrît pe străzi și linșat. Ulterior un juriu i-a declarat pe capii gloatei nevinovați pe motiv că fusese o „crimă patriotică”. Magazinele germanilor au fost boicotate sau li se spărgeau vitrinele cu pietre. Mulți dintre cei care aveau nume germane au hotărît ca, pentru siguranță, să le schimbe cu nume care să aibă o sonoritate mai puțin teutonică. Printre ei s-a numărat și Albert Schneider, care a devenit mai bine cunoscut în deceniul următor ca victimă a unei crime sub numele Albert Snyder. Restaurantele nu mai serveau

mîncăruri nemțești sau le dădeau alte denumiri; cuvîntul *sauerkraut*, care înseamnă varză murată, a fost înlocuit cu *liberty cabbage*. Unele comunități au scos în afara legii muzica compozitorilor germani. Pe principiul „paza bună trece primejdia rea”, Iowa a scos în afara legii conversațiile în alte limbi decît engleza în școli, la biserică și chiar și la telefon. Cînd unii au protestat pentru că erau forțați să renunțe la slujbele în limba lor natală, guvernatorul William L. Harding a răspuns: „Nu are nici un rost să-și piardă cineva timpul rugîndu-se în altă limbă decît engleza. Dumnezeu nu ascultă decît limba engleză”.

Toată lumea a remarcat că aproape toate fabricile de bere din America erau deținute de persoane de origine germană și care se presupunea că au simpatii germane. Cei care promovau abținerea de la alcool au profitat de ocazie pentru a face consumul de bere să pară un adevărat act de trădare. „Ne luptăm cu trei dușmani: Germania, Austria și Băutura”, declara Kellogg’s, compania care producea fulgi de porumb, într-o reclamă patriotică ce a circulat imediat după intrarea Americii în război. De fapt, nu era o afirmație nefondată. S-a dovedit că Alianța Națională Germano-Americană, o organizație finanțată în mare parte de fabricile de bere, nu numai că făcuse lobby împotriva Prohibiției, ci și, mai fătîș, în favoarea kaizerului Wilhelm. Combinația asta nu avea cum să atragă prea mulți simpatizanți.

Accentuarea sentimentelor antigermene a dat un avînt uriaș organizațiilor care militau împotriva distribuirii alcoolului. Al 18-lea Amendament, prin care producerea și consumul de alcool erau interzise, a parcurs rapid etapele ce precedau ratificarea, sub îndrumarea pricepută a revigoratei Ligi Antialcool, fiind aprobat pe rînd de legislativele statelor. Pe 16 ianuarie 1919, Nebraska a devenit al 36-lea stat care l-a ratificat, obținîndu-se astfel majoritatea de trei pătrimi necesară pentru ca legea să fie aprobată și pusă în aplicare un an mai tîrziu.

Deși al 18-lea Amendament transforma Prohibiția într-o realitate juridică scoțînd în afara legii băuturile alcoolice, nu definea modul în care se va face asta și nici măcar nu preciza ce anume era băutură alcoolică și ce nu. Pentru asta a fost nevoie de adoptarea unui adaos, numit Legea Volstead, care să precizeze detaliile. Legea a fost botezată după Andrew J. Volstead, care era tot din Minnesota, ca și Lindbergh, și a cărui principală trăsătură caracteristică era o mustață spectaculoasă ce semăna cu un covoraș din blană de urs. Deși nu punea picătură de alcool în gură, Volstead nu era fanatic și nu ar fi încercat niciodată să interzică alcoolul în toată țara.

Numele lui a fost asociat cu această lege din simplul motiv că era președintele Comisiei Juridice a Camerei Reprezentanților, așa că lui i s-a cerut să întocmească proiectul. Deși numele lui Volstead a fost pe buzele tuturor în acel deceniu, el a fost respins de electorat la următoarele alegeri, așa că s-a întors în orașelul lui natal, Granite Falls din Minnesota, unde a practicat în tihnă avocatura, declarând că principalul său hobby era să citească *Congressional Record*. Wayne Wheeler a pretins întotdeauna că de fapt el a fost cel care a conceput și a scris legea, afirmație contestată cu vehemență de Volstead, deși este ciudat că fiecare a vrut să-și asume meritele, deoarece legea s-a dovedit a fi uimitor de prost gândită.

Legea Volstead a fost propusă în Congres pe 19 mai 1919. Intențiile sale, prezentate succint într-un preambul, nu păreau foarte alarmante: „Să interzică băuturile alcoolice, să reglementeze fabricarea, producerea, utilizarea și vânzarea substanțelor cu conținut ridicat de alcool în alte scopuri decât consumul și să asigure furnizarea din abundență și promovarea utilizării alcoolului în cercetări științifice și în dezvoltarea industriei carburanților, a coloranților și a altor industrii legale”. Poate că nu era formulată prea elegant, dar atitudinea nu părea foarte amenințătoare. Abia în porțiunile scrise cu litere mărunte a descoperit toată lumea că Legea Volstead includea în categoria băuturilor alcoolice tot ce avea un conținut de alcool mai mare de 0,5% – cam cât avea și *sauerkraut*. Mulți dintre cei care susținuseră amendamentul privind Prohibiția presupuseseră că berea și vinurile nealcoolizate nu vor fi vizate. Abia acum au început să-și dea seama de amploarea – consternant de totală – pe care urma s-o aibă Prohibiția.

Acesta a fost probabil cel mai remarcabil aspect în ceea ce privește introducerea Prohibiției în America – faptul că pe mulți i-a luat prin surprindere. Iată ce scria Frederick Lewis Allen în *Only Yesterday*: „Țara a acceptat-o nu de bunăvoie, ci complet cu capul în nori”.

Prohibiția era atât de prost gândită, în atâtea sensuri, încât toți cei care au susținut-o ca principiu au fost oripilați de felul cum a evoluat ea în practică. În primul rând, a introdus un grad cu totul nou de pericolozitate în viața americanilor. Rata criminalității la nivel național a crescut cu aproape o treime după instituirea Prohibiției. Era periculos să fii agent al Prohibiției – în primii doi ani și jumătate ai Prohibiției au căzut la datorie 30 de agenți –, dar era periculos și să fii în preajma agenților, căci adesea se dovedeau a fi mereu cu

degetul pe trăgaci. Numai la Chicago agenții Prohibiției au împușcat 23 de civili nevinovați într-un deceniu și ceva.

În ciuda riscurilor, agenții Prohibiției erau plătiți mai puțin decât gunoierii, ceea ce nu făcea decât să favorizeze corupția. Un truc frecvent al agenților era să confişte băuturi spirtoase, apoi să le vîndă imediat înapoi tocmai celor de la care le confiscaseră. Mita era la ordinea zilei. În medie, localurile unde se vindeau ilegal băuturi alcoolice le plăteau cam 400 de dolari pe lună polițiștilor și funcționarilor din administrația locală, ceea ce însemna în total cam 150 de milioane de dolari pe an numai în New York. Pe scurt, o grămadă de oameni făceau o grămadă de bani datorită Prohibiției.

Tentațiile corupției depășeau cu mult țărmurile Americii. Canada, presată de Statele Unite, i-a împiedicat pe producătorii săi de bere și de băuturi spirtoase să-și vîndă marfa americanilor, însă contrabandiștii, mereu descurcăreți, au găsit o alternativă sub forma puțin cunoscutului teritoriu Saint-Pierre și Miquelon, la mică distanță spre sud față de insula Newfoundland. Printr-un accident al istoriei, aceste „două petice de arbuști și granit” din nordul Oceanului Atlantic aparțineau Franței din 1763, așa încît erau în afara jurisdicției americanilor și canadienilor. Peste noapte, Saint-Pierre și Miquelon a devenit cel mai mare importator de băuturi alcoolice din lume. A importat trei milioane de sticle de șampanie, devenind astfel cea mai mare piață a Franței de peste mări, precum și cantități uriașe de coniac, armagnac, calvados și alte băuturi spirtoase.

Cînd autoritățile americane i-au cerut să explice cum se face că 4 000 de oameni au devenit brusc mari iubitori de alcool, guvernatorul a răspuns, cu un aplomb galic, că el nu are cunoștință de vreo creștere semnificativă a importurilor de alcool și că nu observase cele 20 și ceva de depozite mari noi-nouțe care răsăriseră în jurul principalului port din Saint-Pierre, dar a promis că se va interesa. Ulterior, le-a confirmat americanilor că, într-adevăr, acum era niște vin pe Saint-Pierre și Miquelon, dar toată cantitatea urma să fie trimisă în Bahamas, unde consumul de alcool era legal. Aparent, la Saint-Pierre făcea doar un popas.

Prohibiția a alimentat foarte mult și ipocrizia. În vara anului 1926, colonelul Ned Green, administrator al Prohibiției în nordul Californiei, a fost suspendat după ce a ieșit la iveală că organizase cocteiluri la sediul său oficial din San Francisco. „Ar fi trebuit să fiu suspendat de mult”, le-a spus el afabil reporterilor.

Nici măcar atunci când guvernul confisca băuturi spirtoase ilicite nu prea se omora să le păzească. La Chicago, în vara anului 1920, 500 000 de litri de whisky – 670 000 de sticle – au dispărut dintr-o magazie unde fuseseră depozitați după confiscare. Paznicii de noapte care fuseseră de serviciu au pretins – nu tocmai convingător, trebuie precizat – că nu observaseră nimic suspect în nici un moment cât fuseseră în tură. La nivel național, documentele arătau că, dintre cei 190 de milioane de litri de whisky stocat în depozite ale guvernului la începutul Prohibiției, lipseau două treimi atunci când aceasta a luat sfârșit, în 1933.

Oricum, legile Prohibiției erau aproape imposibil de aplicat pentru că erau pline de lacune. Medicii le puteau prescrie legal whisky pacienților lor și o făceau cu atîta entuziasm, încît spre sfârșitul anilor '20 cîștigau 40 de milioane de dolari pe an. În majoritatea cazurilor, potrivit revistei *The New Yorker*, medicii dădeau pur și simplu rețete în alb. (În săptămîna zborului lui Lindbergh spre Paris, comisarul Prohibiției James M. Doran a autorizat producerea a încă 11 milioane de litri de whisky pentru scopuri medicinale. Atunci când i s-a sugerat că e cam mult whisky pentru un scop atît de restrîns, un funcționar de la Trezorerie a răspuns că stocurile se epuizau rapid „din cauza evaporării”.)

Anumitor grupuri religioase li se permitea să se aprovizioneze cu băuturi alcoolice care erau folosite în scopuri sacramentale; și această piață s-a dovedit a fi remarcabil de robustă. Un viticultor din California oferea 14 tipuri de vinuri de împărtășanie, inclusiv porto și Xeres, sugerînd că poate nu se intenționa sfințirea tuturor, ca să zic așa. În California, suprafața terenurilor destinate culturilor de viță-de-vie chiar a crescut în primii cinci ani ai Prohibiției de la 100 000 de acri la aproape 700 000 – și nu pentru că oamenii ar fi mîncat brusc foarte mulți struguri, ci pentru că nu se importa nici un fel de vin, așa că a crescut cererea de struguri americani pentru a satisface o piață în plină ascensiune.

Deși era ilegal să faci vin pentru consumul privat, proprietarii de podgorii puteau expedia pachete de concentrat de struguri, care putea fi transformat în vin la domiciliu. În caz că nu se prindea toată lumea, pe pachete erau tipărite cu litere mari avertismente: „Atenție: fermentează și se transformă în vin în maximum 60 de zile”. Din nefericire pentru iubitorii de vinuri rafinate, viticultorii și-au scos majoritatea viilor pe care le aveau deja și au plantat alte soiuri de viță-de-vie pentru a produce cantitate, nu și calitate.

Avea să treacă o generație pînă să-și revină podgoriile din California.

Pierderea dreptului de a vinde băuturi spirtoase a afectat grav multe restaurante. La New York, printre victime se numărau Shanley's, Rector's, Sherry's și Browne's Chop House – toate extrem de populare. Delmonico's, cel mai vechi dintre toate, a rezistat pînă în 1923, după care s-a dat bătut cu puțin înainte de centenarul său. În general, consumul de băuturi alcoolice s-a mutat în bodegile care le vindeau ilegal, deși nu erau cine știe ce localuri elegante. Printre cele mai cunoscute se numărau Hyena Club (Clubul Hiena), Furnace (Cuptorul), Ha! Ha!, Eugenic Club (Clubul Eugenic), Sawdust Inn (Hanul Rumegușul) și Club Pansy (Clubul Panseluța). Cei cărora le plăcea să asculte și muzică atunci cînd beau ceva trebuiau să se ducă în Harlem. Acolo veneau oameni cu duiumul la Bamboo Inn (Hanul Bambusul), Lenox Club (Clubul Lenox), Clam House (Casa Scoicilor), Smalls' Paradise (Paradisul lui Smalls), Tillie's Chicken Shack (Cotineața lui Tillie), Cotton Club (Clubul Bumbacului) și la un local cu nume memorabil, Drool Inn (Hanul Balelor), printre multe altele. Duminică seara era cel mai grozav. Clienții puteau asculta cea mai bună și mai originală muzică în interpretarea unei constelații de talente: Duke Ellington, Cab Calloway, Fats Waller, Eubie Blake, Bessie Smith, Bill Basie (care avea să devină mai târziu Count Basie), Louis Armstrong și mulți, mulți alții. În multe cluburi din Harlem nu aveau acces decît albi. Singurele persoane de culoare din local erau chelnerii și artiștii. Taxele speciale în cele mai populare cluburi puteau ajunge și la 20 de dolari – aproape cît salariul mediu pe săptămînă – și vreo două rînduri de băuturi puteau costa cam încă o dată pe-atît.

Încercările de aplicare a legii erau cel mult sporadice, dar din cînd în cînd o autoritate sau alta se punea serios pe treabă. În martie 1925, Emory Buckner, un avocat de succes, a început să aplice legea Prohibiției la New York și a găsit o nouă strategie care, o vreme, i-a făcut să tremure pe consumatorii de băuturi alcoolice și pe cei care le vindeau.

Buckner a început să pună lacătul pe orice local descoperit că încalcă Legea Volstead. Legea îi permitea să închidă astfel de localuri pentru un an fără să se ajungă la tribunal. Așa că acum, în loc să aresteze cîtiva bieți chelneri și barmani care puteau fi înlocuiți ușor, așa cum se întîmplase în general, era posibil să lovească chiar în proprietari acolo unde îi durea mai tare, în bilanțul contabil. Buckner a anunțat că plănuiește să închidă o mie de localuri din New York și a început cu cele mai faimoase și mai vizibile dintre ele,

precum Clubul El Fay, administrat de Texas Guinan, și Silver Slipper al lui Owney Madden. Era un atac direct la adresa băutorilor mai sofisticați din acest oraș, care aproape că au intrat în panică.

Din fericire pentru cluburi, criza s-a dovedit a fi doar temporară. Prohibiția era mult prea profitabilă ca să fie înfrântă așa de ușor. Cel puțin un club a folosit strategia lui Buckner ca acoperire; lăsa lacătul pe ușa de la intrarea din față și își primea clienții pe o ușă mai modestă din dos. Altele pur și simplu s-au mutat, schimbându-și și numele, astfel încât Clubul El Fay s-a transformat pe rând în Clubul Del Fay, Fay's Follies, Club Intime, Club Abbey, Salon Royal și Three Hundred Club – deși toată lumea le numea „La Texas Guinan”, după bine-cunoscuta lor proprietară. Guinan era un personaj destul de impresionant. De loc din Waco, avea 43 de ani în 1927 și era corpulentă, cu părul platinat și un zîmbet larg. Avea și un nărav: era cam spurcată la gură, mai ales cu clienții care erau mai strînși la pungă, dar nu se supăra nimeni din cauza asta – ba chiar dimpotrivă. Avea o vorbă: „Salut, fraiere”. Cele mai multe dintre cluburile sale erau mici și ticsite de lume. Dansatoarele erau adesea aproape goale și revoltător de tinere. Ruby Keeler a debutat la Tex Guinan când nu avea decît 14 ani și a plecat trei ani mai târziu, când s-a căsătorit cu Al Jolson – care, ca atîția alții, s-a îndrăgostit de silueta ei zveltă și de buzele ei subțiri, dar fermecătoare. O altă dansatoare a lui Guinan, Ruby Stevens, a devenit cunoscută mai târziu sub numele Barbara Stanwyck.

Guinan își asuma rolul de maestru de ceremonii. Ținea foarte mult la fetele ei, dar nu prea le lua în serios talentul. „Ei bine, fătuca asta nu e ea cine știe ce cîntăreață”, zicea ea. „A învățat să cînte făcînd un curs prin corespondență și a mai și chiulit, dar e cea mai simpatică fetișoară din tot spectacolul, așa că vreau s-o primiți cu aplauze.” (Se spunea că „a primi cu aplauze” era tot o vorbă inventată de Guinan.) Ea a devenit atît de celebră pentru că i s-a pus lacăt pe ușă, încît frații Shubert au distribuit-o în rolul principal dintr-un spectacol de revistă de pe Broadway intitulat *Lacătele din 1927*.

Cum cluburile puteau fi închise în orice moment, se cheltuiau cît mai puțini bani pe condiții și pe decorațiuni. Pe clienți nu părea să-i deranjeze asta atît timp cît puteau bea ceva ca lumea. Localurile mai publice și mai greu de mutat, ca hotelurile, aveau mai puține opțiuni. Barul de la Hotel Knickerbocker (unde se zice că s-ar fi născut martini-ul sec) încasa 4 000 de dolari pe zi înainte de Prohibiție, sumă deloc ușor de compensat. Fără profitul de la bar, Knickerbocker a

dat faliment. La fel a pățit și Hotel Manhattan, unde a fost creat pentru prima dată cocteilul numit manhattan. Unele hoteluri au încercat să se mențină pe linia de plutire oferind așa-numitele „tratații” – gheață, sifon, bitter și așa mai departe – în care clientul putea să-și toarne și alcool, dar asta nu prea compensa banii câștigați înainte din vânzarea băuturilor spirtoase. Altele au continuat să vândă alcool pe sub mână, în speranța că autoritățile nu vor băga de seamă. Mai devreme sau mai târziu descopereau aproape toate că au sperat zadarnic.

În martie 1926, Buckner a închis restaurantul Hotelului Brevoort pentru șase luni. Asta însemna că hotelul rămânea nu doar fără toate veniturile obținute din vânzarea de băuturi spirtoase, ci și fără restaurantul care servea mâncare. Nu mai putea să le ofere nici măcar micul dejun oaspeților săi, așa că mulți clienți nu au mai călcat deloc pe-acolo. Până la urmă, Raymond Orteig nu a mai putut s-o scoată la capăt, așa că a închis Hotelul Brevoort.

Politica lui Buckner de închidere a localurilor a prins, ajungând să fie aplicată în toată țara, inclusiv în cazul unui sequoia din California în trunchiul căruia s-a descoperit un alambic ilegal (deși asta sună suspect de mult a știre de senzație). În total, în 1925 – anul de vîrf – autoritățile au închis aproximativ 4 700 de localuri de pe tot cuprinsul Americii.

Interesant este că Buckner nu credea cu adevărat în Prohibiție și recunoștea că o aplică doar pentru că așa spunea legea, și nu din vreo convingere morală. „Pe mine nu prea mă interesează chestia asta, decît ca problemă juridică”, a explicat el. Nu ascundea faptul că și el consumase adesea băuturi (dar nu și după ce fusese numit procuror). Toată povestea era o mare greșeală, după părerea sa. „A generat o situație în care infracționalitatea a crescut foarte mult, cu toate ramificațiile sale: sperjur, crime, otrăvirea morală a unor funcționari publici, ultraj, furturi și tot felul de alte fărâdelegi. Tot binele pe care îl poate face legea nu este nimic pe lângă seria de infracțiuni grave pe care le generează în fiecare zi”.

Aproape toată lumea recunoștea că Prohibiția este un eșec colosal și totuși națiunea a menținut-o timp de 13 ani. O poezie publicată în populara rubrică „The Conning Tower” a lui Franklin Pierce Adams din *The New York World* surprindea perfect atitudinea oficialităților:

Prohibiția dă greș în toate.

Și ne place.

Vicii ar stîrpi, însă nu poate.
Și ne place.
Lasă-n urmă șpăgi, lasă noroaie,
În țară fărădelegi o droaie,
Nu prohibește ce-i pe sub tejghea –
Dar nu-i nimic, nouă ne place-așa.

De fapt, tocmai pentru că Prohibiția nu prea funcționa Wheeler și susținătorii lui insistau ca guvernul să otrăvească alcoolul industrial. Alți aditivi, precum săpunul sau detergenții, ar fi putut și ei să dea un gust rău băuturilor, dar fanaticii abstinencei nu se mulțumeau cu atât. Wheeler credea sincer că oamenii care beau alcool otrăvit primeau ceea ce meritau. În opinia lui, era vorba despre „sinucidere cu bună știință”. Pastorul John Roach Straton, pe care l-am lăsat sperînd că Ruth Snyder va fi executată cît mai rapid, era și mai intransigent. Atunci cînd a aflat că și guvernatorul, și procurorul general ai statului Indiana le administraseră, la recomandarea medicului, mici doze de whisky unor persoane dragi care erau grav bolnave, Straton a declarat: „Mai bine își lăsau rudele să moară și mureau și ei decît să încalce jurămîntul pe care l-au depus cînd au fost învestiți în funcții”.

În iunie 1927, Prohibiția părea că va dura la nesfîrșit. În realitate, era pe punctul de a ajunge la un punct de cotitură. Deși încă nu erau semne vizibile, pentru Wayne Wheeler vara anului 1927 avea să se dovedească a fi cea mai groaznică din viața lui – și ultima.

¹. Numărul acestora a mai crescut puțin după aceea, dar nu a depășit niciodată 2300.

Capitolul 13

După ce i-a înmînat lui Charles Lindbergh Crucea pentru Distincție în Zbor, pe 11 iunie, Calvin Coolidge nu a pierdut timpul. Imediat ce a putut pleca fără să bată la ochi, s-a dus cu doamna Coolidge la Union Station, unde îi aștepta un tren special care urma să-i ducă, pe ei și o mică armată de reporteri și membri ai staffului prezidențial – vreo 75 de oameni cu totul, plus doi collie și o ratoniță pe nume Rebecca –, în Dakota de Sud pentru o lungă vacanță de vară. Coolidge suferea de indigestie cronică și de astm, așa că abia aștepta să plece din Washingtonul îmbîcsit la aer curat, în vest. Era prima dată cînd Casa Albă se muta atît de departe.

Într-adevăr, în următoarele trei luni sediul guvernului Statelor Unite avea să fie liceul din Rapid City. Dar soții Coolidge aveau să locuiască la 51 de kilometri distanță, la o reședință numită Cabana de Vînătoare a Statului, la poalele muntelui Harney din Custer State Park. „Cabana de Vînătoare a Statului” sună destul de pompos, dar în realitate soții Coolidge aveau la dispoziție doar un salon și un dormitor, cu baia pe hol. Dar asta nu îi deranja absolut deloc. Totul era mai simplu pe vremea aceea.

Președintelui Coolidge îi plăcea la nebunie să se vadă în jurnalele de știri. Cum nu a ajuns la cabană decît după lăsarea serii, a doua zi dimineață a pus toată suita prezidențială – care acum ajunsese la vreo două sute de oameni, cu tot cu funcționarii locali și personalul auxiliar – să încarce din nou în mașini toate gențile și valizele, să meargă înapoi pe drum vreo două sute de metri și să facă o reconstituire a sosirii cuplului prezidențial, astfel încît camerele de filmat să înregistreze acest moment istoric fictiv.

Pentru statul Dakota de Sud, prezența președintelui era ceva nemaipomenit. Căuta cu disperare să fie perceput drept o destinație turistică atractivă. Cuiva i-a trecut prin cap că, dacă președintele era văzut delectîndu-se la pescuit în apele sclipitoare din acest stat, poate că și alți pescari vor fi tentați să vină aici. Pentru a se asigura că planul va avea succes, au fost trimiși două mii de păstrăvi maturi de la păstrăvăria din Spearfish. Păstrăvii – toți mari, lenevoși și obișnuiți de mici să fie hrăniți de mîna omului – au fost vărsați în taină într-un ochi de apă de lîngă reședința lui Coolidge, neavînd nici o

cale de scăpare pentru că în apă fuseseră instalate strategic niște plase întinse între cele două maluri. Spre consternarea gazdelor sale, Coolidge a declarat că pe el nu îl interesează pescuitul. Pînă la urmă s-a lăsat convins să facă o încercare. Îmbrăcat la costum, a lansat în apă cîrligul cu momeală al unei undițe. Instantaneu, peștii argintii, hămesiți, au început să se agite frenetic în jurul cîrligului și în clipa următoare Coolidge a scos din apă o pradă care se zbătea de mama focului. Pe față i s-a lățit un zîmbet, iar după aceea nu mai putea fi dezlipit de malul pîrîului. El și doamna Coolidge mînceau la cină, mîndri nevoie mare, păstrăvii pe care îi prindea el în fiecare zi, chiar dacă, în opinia generală, aveau un gust oribil. Însă lui Coolidge nu îi plăcea să pună mîna pe rîme, așa că îi puneau pe ofițerii lui de securitate să facă asta. Lăsînd la o parte rîmele, era în culmea fericirii.

În vreme ce soții Coolidge se relaxau în Black Hills, Charles Lindbergh continua, cu tot mai puțin entuziasm, să primească adorația poporului american. Alva Johnston, scriind din St. Louis pentru *The New York Times*, a fost frapat de cît de neimpresionat părea Lindbergh de parada și celelalte festivități organizate acolo în cinstea lui. „Colonelul Lindbergh nu a dat de înțeles nici o clipă, nici prin expresia feței, nici prin vreun gest, că pricepe că demonstrația aceea era pentru el”, scria Johnston. „Nu zîmbea și nu făcea cu mîna. Nimic nu îl făcea să înțeleagă că acel spectacol strălucitor și vuietul asurzitor al mulțimii erau un omagiu adus lui.” În ziua următoare Lindbergh a încîntat un public de 100 000 de spectatori adunați în Forest Park cu acrobații aeriene, dar, cînd a aterizat, dispoziția i s-a schimbat brusc. „Atmosfera de sărbătoare s-a risipit pentru el atunci cînd a coborît din nou cu picioarele pe pămînt”, relatea Johnston. „Imediat ce a ieșit din elementul lui, și-a luat din nou fața aceea serioasă și mohorîță. Nu se simte tocmai în largul lui la sol.”

Lucrurile s-au înrăutățit și mai mult. De la St. Louis, Lindbergh a zburat în Dayton, Ohio, ca să-l viziteze pe Orville Wright, care, împreună cu fratele său Wilbur – care murise între timp –, inventase aeroplanul. Încîntate, autoritățile orașului au organizat în grabă o paradă și o recepție, dar, spre consternarea lor, Lindbergh a refuzat să ia parte la acestea, motivînd că venise să facă o vizită particulară. Cînd locuitorii orașului au aflat, dezamăgiți, că Lindbergh le refuzase omagiul, mulți s-au dus acasă la Wright și au cerut să-l vadă pe eroul lor. Văzînd că Lindbergh tot nu vrea să iasă, oamenii au început să se agite, amenințînd

că vor distruge casa lui Wright. Abia atunci Lindbergh, la rugămințile lui Wright, care se temea pentru proprietatea lui, a ieșit pe un balcon și a făcut cu mâna mulțimii.

Cînd Lindbergh s-a întors la New York via aerodromul Mitchel, pe 24 iunie, reporterilor li s-a părut aproape morocănos. „Colonelul Lindbergh părea mult mai obosit decît acum o săptămînă, cînd a plecat din New York. Nu a schițat nici un zîmbet”, scria alt reporter de la *Times*. Cînd Lindbergh era pe punctul de a urca într-un automobil ca să se ducă în Manhattan, o fată drăguță a alergat la el și l-a întrebat dacă poate să-i strîngă mîna. Reacția lui Lindbergh i-a luat pe toți prin surprindere. „S-a uitat urît la ea și i-a zis: «Nu strîng mîna nimănui», trăgîndu-și repede brațul”, scrie reporterul de la *Times*. În mod vizibil, fata a fost extrem de dezamăgită, iar Lindbergh era stîmjenit, dar părea că nu e în stare să se comporte mai degajat și cu mai multă chibzuință.

Totuși, lumea se încăpățîna să-l privească doar ca pe un erou inimos, iar presa nu a mai comentat nimic despre expresia lui curios de indiferentă și despre lipsa de entuziasm față de cei care îl adora, reîncepînd să-l prezinte ca pe eroul binevoitor pe care și-l dorea toată lumea.

În vreme ce Lindbergh frîngea inimi pe aerodromul Mitchel, comandorul Richard Byrd continua să-i lase cu gura căscată pe ceilalți aviatori la Roosevelt. La capătul pistei, de unde începea decolarea, fusese ridicată o rampă specială de pămînt, înaltă de aproape doi metri și lungă de vreo 15, ca să ajute *America* să-și ia zborul. De trei ori a fost urcat avionul în vîrfurile rampei și de trei ori Byrd, scrutînd cerul cu o expresie gravă, a spus că amîna decolarea. Întîrzierile astea „începeau să fie mai mult decît ridicole”, spunea furios Fokker.

După ce echipa îl pierduse definitiv pe Floyd Bennett, Byrd l-a numit pilot principal pe Bert Acosta. Bronzat și cu alură de donjuan, cu origini exotice, mexicano-amerindiene, Acosta era faimos pentru succesul său la femei. „Farmecul lui latin și vocea gravă, cu vino-ncoace făceau prăpăd printre femei”, scria un biograf, plin de admirație. „Dacă ar fi jucat în filme, ar fi putut fi un alt Valentino.” Acosta era și unul dintre cei mai curajoși piloți din lume cînd venea vorba de acrobații. Specialitatea lui era să culeagă de pe sol o batistă cu vîrfurile aripilor. Deloc surprinzător, aceste aptitudini aveau să se dovedească a fi irelevante în timpul traversării oceanului.

Ca să-l ajute pe Acosta, Byrd l-a ales drept copilot pe norvegianul Bernt Balchen, deși Balchen a fost înscris oficial doar în calitate de mecanic și pilot de schimb, pentru că

Rodman Wanamaker voia ca tot acest proiect să fie exclusiv american. Lui Balchen i s-a permis să-i însoțească doar după ce a acceptat să solicite cetățenia americană. La o conferință de presă, Byrd a spus că Balchen era în esență pasager, deși poate i se va permite să navigheze puțin când Byrd va fi ocupat cu altele. În realitate, Balchen a pilotat aproape tot drumul.

În timpul unuia dintre zborurile de probă pe care le-a făcut cu Acosta, Balchen și-a făcut o idee despre problemele cu care se confrunta echipajul. Când *America* a intrat în nori, Acosta a devenit tensionat și agitat. În doar câteva minute avionul a început să se rotească periculos. Balchen a pus mîna pe manșă, iar Acosta i-a cedat-o bucuros. „Eu nu zbor decît cînd e senin”, i-a zis Acosta, roșind. „Dacă apare vreun norișor, rămîn la sol.” S-a dovedit că Acosta habar nu avea cum să zboare cu ajutorul instrumentelor. Avionul lui Byrd a reușit să ajungă în Franța numai pentru că Balchen a fost dispus să piloteze cea mai mare parte a drumului, fără să-și atribuie nici un merit sau vreo fărîmă de glorie.

Al patrulea membru al echipajului era și cel mai necunoscut dintre toți. George Noville, radiooperatorul de bord, se apropia de pensie, avea ochelari și era total ignorat de istorie. Era fiul unui fabricant de pălării bogat din Cleveland (un personaj îndeajuns de important ca să merite un necrolog în *The New York Times*, lucru de care fiul său nu a avut parte). Dacă Noville i-a impresionat cu ceva pe ceilalți aviatori, nimeni nu a catadicsit să noteze asta undeva. Abia dacă este pomenit în autobiografia lui Byrd și în cea a lui Balchen, lipsește cu totul din toate celelalte și el personal nu a scris nimic.

Cît despre Byrd, acesta era un om remarcabil, dar foarte greu de deslușit. Fire aventuroasă, făcuse prima călătorie în jurul lumii la vîrsta de doar 12 ani, după ce i-a convins pe părinții lui – care, evident, erau extrem de indulgenți – să-l lase să se ducă singur în Filipine, în vizită la familia unui prieten, și apoi să se întoarcă acasă pe partea cealaltă a globului. Cînd a încheiat această circumnavigație, avea aproape 14 ani.

Byrd era isteț, chipeș, destul de curajos și fără îndoială generos, dar dădea dovadă și de o vanitate, o infatuare și un egocentrism aproape patologice. Fiecare cuvînt pe care l-a scris despre sine îl face să pară cutezător, calm și înțelept. Iar mai presus de toate, era, foarte probabil, și un mare mincinos.

Pe 9 mai 1926 – cu aproximativ un an înainte de dispariția lui Nungesser și Coli – Byrd și Floyd Bennett au realizat un zbor celebru pornind din Spitsbergen, o insulă din

Oceanul Arctic, pînă la Polul Nord și înapoi, în 15 ore și jumătate, întrecîndu-l la mustață pe exploratorul norvegian Roald Amundsen (care zbura cu un dirijabil pilotat de Umberto Nobile, alt aviator italian fascist). Zborul lui Byrd peste Polul Nord a fost considerat mult timp o mare reușită. Byrd a fost avansat la gradul de comandor și răsplătit din plin cu parade și medalii la întoarcerea acasă. Unii își botezau copiii după el. Au fost străzi care au primit numele lui. Un admirator entuziasmat peste măsură a scris chiar o biografie a cîinelui său, Igloo.

Totuși, de la bun început, au existat îndoieli cu privire la veridicitatea reușitei lui Byrd. Unii observatori cu experiență nu vedeau cum ar fi putut Byrd și Bennett să facă drumul dus-întors în 15 ore și jumătate. Balchen zburase mult cu același avion și nu reușise niciodată să crească viteza de croazieră la mai mult de 65 de noduri (120,38 kilometri pe oră). Pentru ca Byrd să ajungă la Pol, ar fi fost nevoie de o viteză de croazieră cu aproape o treime mai mare. În plus, pentru zborul peste Polul Nord avionul lui Byrd fusese echipat cu niște schiuri imense ca să aterizeze pe zăpadă, ceea ce creștea foarte mult rezistența aparatului și reducea probabil viteza cu vreo opt kilometri pe oră. Cînd Balchen i-a spus lui Bennett că nu pricepe cum ajunseseră pînă la Polul Nord și înapoi într-un timp atît de scurt, Bennett i-a răspuns: „Nu am ajuns”. I-a mărturisit lui Balchen că apăruse o scurgere de ulei imediat după decolare și că zburaseră în cerc 14 ore, fără să piardă nici un moment din ochi Spitsbergenul.

Ani de-a rîndul s-a zvonit că Byrd cel puțin își exagerase succesul, iar suspiciunile au fost întărite și de faptul că familia sa a refuzat mult timp să-i lase pe cercetători să-i examineze documentele. Abia în 1996, după ce arhiva lui Byrd a fost achiziționată de Ohio State University pentru noul său Centru de Cercetări Polare Byrd, a putut fi studiat jurnalul lui ce relatează acest zbor. S-au descoperit astfel ștersături masive în locurile în care Byrd calculase distanța parcursă, ceea ce i-a făcut pe mulți să conchidă că și-a falsificat raportul. O interpretare mai generoasă ar fi că a făcut o greșeală la primul calcul și că apoi a luat-o de la capăt. Nimeni nu poate spune cu siguranță, dar, potrivit lui Alex Spencer de la Muzeul Național al Aerului și Spațiului din Washington, în general opinia larg răspîndită acum printre specialiști este că Byrd și Bennett nu au ajuns la Polul Nord.

Cert este că în 1959, cînd a fost publicată autobiografia lui Balchen, la doi ani după moartea lui Byrd, acesta a pus sub semnul întrebării succesul acestuia. Familia lui Byrd a

protestat vehement. Cedînd presiunilor, editura a acceptat să elimine mai multe pasaje din autobiografia lui Balchen și să retragă de pe piață primele patru mii de exemplare tipărite. Între timp Balchen devenise cetățean american și era un membru respectat al forțelor aeriene ale Statelor Unite, dar se spune că senatorul Harry Byrd, fratele exploratorului, ar fi împiedicat avansarea lui Balchen la gradul de comandant de brigadă și ar fi aranjat să fie trecut în rezervă fără prea mare tam-tam. Balchen și-a petrecut restul carierei citind în biblioteca Pentagonului.

Tocmai cînd lumea începea să se întrebe dacă Byrd va mai pleca vreodată spre Europa, s-a hotărît și el în sfîrșit. Pe 29 iunie, spre dimineață, *America* a fost poziționată pe rampa de decolare, gata să pornească imediat ce mijeau zorile. Avea să fie primul avion de mari dimensiuni care încerca să decoleze pentru o traversare a Atlanticului după ce aparatul de zbor al lui Fonck se prăbușise, fiind mistuit de flăcări – iar *America* implica și mai multe riscuri din cauza încărcăturii exagerat de mari. Numai echipamentele radio cîntăreau 360 de kilograme. Byrd a luat de toate la bord, ca să fie pregătit pentru orice eventualitate. Și-a luat chiar și un zmeu, pe care credea că îl va putea folosi atît ca antenă pentru radio, cît și ca velă care să ajute avionul să se deplaseze pe apă în caz că erau nevoiți să amerizeze forțat. Și-a mai luat două bărci de salvare, rații de mîncare pentru trei săptămîni, o tolă cu scrisori expediate par avion și un steag american „sfințit”, pe care voia să-l ofere în dar poporului francez. În ultima clipă, ușor panicat, Byrd s-a decis să renunțe la unele lucruri. A descărcat din avion două canistre de benzină, o sticlă plină cu ceai cald și patru perechi de mocasini și a îndepărtat apărătorile roților, ceea ce, evident, probabil că nu a ușurat prea mult avionul, dar, din fericire, nu a mai contat. După o decolare chinuitor de dificilă, avionul s-a înălțat greoi în aer, a trecut peste cablurile de la capătul pistei și s-a îndreptat spre Europa.

Scopul declarat al lui Byrd era nu să fie primul care zboară pînă la Paris – cu un aer superior, a subliniat că el nici măcar nu se înscrisese în cursă pentru Premiul Orteig –, ci să demonstreze că lumea era pregătită pentru zboruri transatlantice sigure, regulate, cu mai mulți pasageri. Ceea ce a demonstrat a fost că astfel de zboruri erau într-adevăr relativ posibile atît timp cît pe cei de la bordul avionului nu îi deranja să se prăbușească în apă la o aruncătură de băț de destinație. Dacă scopul lui declarat ar fi fost să arate ce pilot

nemaipomenit era Charles Lindbergh în comparație cu aproape oricine altcineva, nu s-ar fi putut descurca mai bine.

În ciuda tuturor pregătirilor, aproape nimic nu a mers conform planului în timpul zborului. Sub rezervorul principal de la mijlocul avionului fusese prevăzut un spațiu gol, pentru ca membrii echipajului să se poată deplasa dintr-o parte în alta, dar nimeni nu se gândise să-l testeze încotoșmănat în combinezonul gros pentru vreme rece. Byrd s-a înțepenit în spațiul acela strîmt și a rămas acolo vreo zece minute, strigînd după ajutor, dar nu îl auzea nimeni din cauza vuietului motorului. Noville, pe care îl apucase un cîrcel pe scaunul lui înghesuit, și-a întins piciorul și, fără să vrea, a nimerit peste niște cabluri, defectînd radioul, așa că rolul lui la bordul avionului s-a încheiat în acel moment. Undeva deasupra Atlanticului, Balchen i-a cerut lui Acosta să preia manșa puțin, cît să scoată el de sub scaun un pachetel cu sandviciuri. În acest scurt interval, Acosta a băgat avionul într-o spirală atît de abruptă, încît viteza anemometrică a crescut la 225 de kilometri pe oră – puțin a lipsit ca aripile să nu fie smulse. Balchen a trebuit să se lupte efectiv ca să stabilizeze din nou avionul. „Mai bine te ocupi tu de asta decum”, i-a zis încet Acosta, așa că Balchen a pilotat avionul cam tot restul drumului. Potrivit revistei *Time*, Byrd s-a speriat așa de tare la un moment dat, încît l-a lovit în cap pe Acosta cu o lanternă. Ar fi trebuit să aterizeze la Bray Head, în Irlanda, dar nu au mai nimerit Irlanda, iar în Europa au aterizat la Brest, în Franța, la peste trei sute de kilometri de locul unde ar fi trebuit să ajungă.

În *Skyward*, povestea călătoriei publicată în anul următor, Byrd nu suflă nici un cuvîntel despre toate astea. Dacă te iei după descrierea lui, pare că el și echipajul lui au înfăptuit una dintre cele mai eroice aventuri din istoria omenirii. „Ore de-a rîndul... Era absolut imposibil de navigat”, scrie Byrd. „Nu ne dădeam seama din ce direcție bate vîntul, în ce direcție deviem sau ce uscat sau apă era sub noi.” În încheiere, adaugă, grav: „Sper din toată inima să nu mai treacă prin asta și alți aviatori”. Aparent, a uitat că Lindbergh zburase pe aceeași rută cu cinci săptămîni înainte, singur, în condiții similare, aterizase în momentul și locul în care spusese că va ateriza și nu se mai văicărise atîta.

Într-un alt text scris pentru *National Geographic* în toamna anului 1927, Byrd a dat de înțeles că el căutase anume vremea rea. „Mă hotărîsem să nu aștept o astfel de vreme [adică bună], deoarece m-am gîndit că avionul transatlantic al viitorului nu va putea aștepta condiții meteo ideale”, scrie el. „În plus, probabil că puteam dobîndi și

anumite cunoștințe științifice și practice dacă ne confruntăm cu o vreme nefavorabilă.” Rezultatul, spunea el, a fost „cea mai înverșunată luptă aeriană care a avut loc vreodată, după părerea mea”. Și continua astfel: „Nu le-am împărtășit și tovarășilor mei de bord temerile care mă încercau. Aveau și așa destule pe cap. Era o tensiune nemaipomenită. Doar un aviator știe ce înseamnă 18 ore fără să vezi dedesubt nici uscat, nici apă. Nu cred să mai fie vreun avion care să fi zburat vreodată orbește atîta timp”.

Toate acestea sînt într-un contrast interesant cu un text pe care l-a scris Balchen pentru *The New York Times* imediat după zbor: „Am avut un avion bun. Motoarele nu ne-au dat bătaie de cap nici un moment. Pe tot parcursul zborului, nu a trebuit să mă tîrăsc nici măcar o dată pe aripi ca să șterg motorul... Cît despre zborul ăsta de-a curmezișul oceanului, a fost unul dintre cele mai plictisitoare și mai monotone din viața mea”. În cartea lui, Balchen a afirmat că în noaptea petrecută în aer s-au bucurat tot drumul de „minunata lumină a stelelor”. Aceasta a fost una dintre afirmațiile pe care familia Byrd l-a obligat mai tîrziu să le elimine din carte.

Cînd au atins coasta franceză la Brest, Byrd i-a spus lui Balchen să urmeze linia țărmului spre Le Havre în loc s-o ia spre Paris, survolînd uscatul – o rută ciudat de deviantă. Cum scria Balchen mai tîrziu, o cale ferată de sub ei marca o linie dreaptă spre Paris, dar Byrd a insistat să zboare de-a lungul coastei, spre gurile Senei, apoi să urce pe cursul fluviului – ceea ce le lungea călătoria cu încă două ore, astfel încît să ajungă după ce se mai îndrepta vremea.

Ca și pe Lindbergh, la Le Bourget îi așteptau mii de oameni, dar miezul nopții a venit și a trecut, iar ploaia nu se mai oprea, așa că mulți s-au lăsat păgubași și au plecat acasă. Printre cei prezenți se numărau și Chamberlin și Levine, care aterizaseră la Paris în ziua aceea în cadrul unui tur al capitalelor europene.

Byrd scria: „Toți aviatorii francezi care ne așteptau pe Le Bourget au fost de acord nu numai că nu puteam ateriza din cauza plafonului de nori, ci și că am fi omorît cu siguranță niște oameni dacă am fi încercat să facem asta”. Ceea ce se cam bate cap în cap cu relatarea lui Chamberlin. „Abia dacă mai burnița puțin”, își amintea el. „Norii erau joși, dar nu chiar atît încît să împiedice avionul să aterizeze în siguranță dacă ar fi reperat luminile Parisului prin ceață și dacă ar fi reușit să coboare.” În cartea sa, Byrd a afirmat că în mod clar cei de la sol au auzit avionul. Chamberlin zicea că n-au auzit nimic.

„Acum responsabilitatea mea era să nu omor pe nimeni dintre cei care se aflau sub noi și să-i salvez pe tovarășii mei de zbor”, spunea Byrd în continuare, transformînd un eșec evident într-un act altruist de eroism. „Nu aveam de ales: trebuia să ne întoarcem spre ocean.” A dat ordin ca avionul să facă cale întoarsă spre coasta Normandiei.

Pînă să ajungă acolo, aproape că au rămas fără combustibil. Pe întuneric, era prea riscant să aterizeze pe un cîmp, așa că au ales oceanul. Balchen a făcut o amerizare perfectă la vreo două sute de metri de țărm, în dreptul satului Ver-sur-Mer, iar cei patru au mers prin apă pînă la mal, într-un loc care avea să devină mai celebru, peste 17 ani, ca una dintre plajele pe care au debarcat forțele britanice în timpul invaziilor din Ziua Z. Cînd au luat contact cu apa, roțile și trenul de aterizare s-au desprins, dar avionul a rămas intact.

Byrd scria despre amerizare: „Simțeam că eu răspund de viața tovarășilor mei de zbor. Probabil ei nu credeau că avem prea multe șanse să aterizăm în siguranță, dar acceptau această perspectivă cu vitejie... pînă în ultima clipă au executat ordinele cu calm. Întîmplător, la manșă era Balchen”. Asta chiar că era o minciună gogonată. În realitate, Balchen pilota avionul de multe ore și foarte probabil el a fost cel care le-a salvat viața datorită amerizării sale iscusite.

Dar situația urma să devină și mai ridicolă. Toți cei patru membri ai echipajului asurziseră din cauza motorului și nu se auzeau unul pe altul. Aparent, Acosta își fracturase clavicula, deși mai tîrziu a spus că pe moment nu simțea nici o durere. Ceilalți au scăpat fără nici o zgîrietură. Ajungînd pe țărm, au dat aproape imediat de un puști care mergea cu bicicleta pe drumul de pe coastă, dar acesta a luat-o la sănătoasa cînd a văzut patru ciudați care intrau în Franța din mare. Uzi learcă și înfrigurați, au bătut din ușă în ușă, dar nu au reușit să facă pe nimeni să priceapă cine sînt. Noville, căruia încă nu îi revenise auzul, i-a băgat în boale pe săteni țipînd la ei într-o franceză stricată. Într-un tîrziu, au ajuns la un far aflat pe vîrful unui deal, la vreo opt sute de metri de țărm. Marianne Lescop, fiica paznicului de far, își amintea mai tîrziu că familia ei mai fusese trezită o dată din somn de hurelul avionului – ceva nemaiauzit în Ver-sur-Mer; oamenii se uitaseră pe fereastră, dar nu reușiseră să vadă nimic în beznă. „Pe la ora 3”, povestea ea în continuare, „am fost treziți iarăși de niște bătăi puternice în ușă. Tata a văzut jos patru siluete, dintre care una a strigat în franceză: «Aviatori America!». Pe ușă au intrat patru bărbați frînți de oboseală. Bătuseră în zadar pe la multe alte uși. Erau îmbrăcați ciudat,

uzi learcă, jerpeliți, plini de noroi. Ce să zic, nu prea ne inspirau încredere...”.

Monsieur Lescop și familia lui i-au primit în casă pe aviatori și le-au dat niște păături și ceva cald de băut. L-au ascultat cu uimire pe Noville povestindu-le despre zborul lor, dar nu puteau anunța pe nimeni de sosirea *Americii* pentru că în localitate telefonul și telegraful nu funcționau între 6 seara și 8 dimineața. Când Byrd și oamenii lui au reușit să ajungă înapoi pe plajă ca să vadă în ce stare era avionul lor, deja se luminase de ziuă; au descoperit că localnicii îl scosese pe uscat. Nu la fel de util era faptul că acum aceiași localnici îl jefuiau, ca și cum ar fi fost o epavă. Pe plajă, șase bărbați se clătinau sub greutatea unuia dintre motoarele imense. Byrd i-a convins să ducă motorul înapoi, dar de la alte componente ale avionului putea să-și ia adio, inclusiv de la o bucată de pânză de 12 metri pe care era scris numele avionului: *AMERICA*. Mai târziu s-a aflat că aceasta ajunsese să fie prinsă pe perete în cazinoul din Deauville. Avionul nu a mai fost reasamblat niciodată. Astăzi nu se mai păstrează din el decât niște petice zdrențuite de pânză, într-o vitrină dintr-un muzeu din Ver-sur-Mer. Se pare că pânza de 12 metri a dispărut pentru totdeauna.

În ciuda tuturor acestor boacâne, primirea de care s-a bucurat echipa lui Byrd la Paris când a ajuns în sfârșit acolo (cu trenul în ziua următoare) a fost la fel de frenetică precum cea care îi fusese rezervată lui Lindbergh. „N-am mai văzut în viața mea atîta isterie dezlănțuită ca la Paris”, scria Balchen în memoriile sale. „Cînd am ajuns, străzile din jurul gării erau blocate de mulțime; oamenii au dat năvală spre vagon și au spart geamurile, fiind cît pe ce să-l răstoarne”. Femeile îi acopereau cu sărutări. Mulțimea se îmbulzea atît de tare, încît este posibil ca Acosta să-și fi fracturat atunci clavicula. Oricum, atunci a observat prima dată că îl doare. Mașina care trebuia să-i ducă la Hotel Continental nu pornea, așa că mulțimea i-a împins pînă acolo, chiuind. „O grămadă de femei săreau pe scara vagonului, ne îmbrățișau și ne pupau, încît toți aveam pe față numai urme de ruj”, povestea Balchen în continuare. „Jandarmii își agitau disperați brațele, încercînd să dirijeze traficul, și își făceau loc cu coatele prin mulțime pînă la mașină, rugîndu-ne și ei să le dăm autografe.”

În America, entuziasmul era aproape la fel de mare ca și în cazul lui Lindbergh și cu mult mai mare decât pe vremea lui Chamberlin și Levine. Ziarele insistau să dea un sens pozitiv fiecărui aspect al zborului. Faptul că avionul lui Byrd s-a aflat în aer timp de 43 de ore – cu aproape 25% mai mult

decît îi trebuise lui Lindbergh – a fost considerat un act de eroism, și nu un indiciu că nu reușiseră să ajungă la destinație pe o rută directă. Byrd a declarat pentru *The New York Times*: „Ne simțim cît de bine se pot simți patru oameni care au trecut prin o asemenea tensiune timp de 40 de ore”. A recunoscut sincer că mare parte din drum habar nu au avut unde se află – mărturisire ce nu avea să fie inclusă în cartea pe care a publicat-o în anul următor despre această călătorie.

Pentru că era mai mare în grad, primirea oficială organizată pentru Byrd a fost chiar mai grandioasă decît a lui Lindbergh. În cea de-a doua zi, Byrd a vizitat Les Invalides. Acolo, căpitanul Legendre, un aviator paralizat, a fost atît de impresionat de prezența lui Byrd, încît s-a ridicat din scaunul în care stătea și, pentru prima oară după nouă ani, a făcut cîtiva pași. Ținîndu-se de mîină, el și Byrd s-au îndreptat către mormîntul lui Napoleon, imagine care i-a făcut să lăcrimeze pînă și pe bărbații în toată firea.

Se pare că America devenise o țară a zeilor.

Iulie

Președintele

Nu mi-a
plăcut
de
individu
l ăla
încă din
ziua în
care s-a
măritat
Grace cu
el și
degeaba
a ajuns
președin
te al
Statelor
Unite,
că e tot
aia.

Lemira Barrett Goodhue,
soacra lui Calvin Coolidge

Capitolul 14

Pentru Warren G. Harding, vara anului 1927 nu a fost prea bună, ceea ce era, poate, oarecum surprinzător avînd în vedere că murise deja de aproape patru ani. Puțini oameni au suferit o schimbare de imagine mai rapidă și mai totală – în sens negativ – decît cel de-al 29-lea președinte al Americii. Pe 2 august 1923, cînd a decedat subit, la San Francisco, aparent din cauza unei hemoragii cerebrale (deși unii spun că de fapt cauza a fost un infarct și alții – o intoxicație cu ptomaină), era simpatizat și admirat de mulți. Fusesse ales în 1920 cu cea mai mare majoritate de voturi din epoca modernă. Aproximativ trei milioane de oameni au venit să vadă cortegiul funerar care îl ducea înapoi la Washington. *The New York Times* a spus că aceasta era „cea mai remarcabilă manifestare a afecțiunii, respectului și reverenței din istoria Americii”. De fapt, atunci cînd a murit președintele Harding, tocmai urma să se dea în vileag faptul că nu e decît un ticălos și un prost.

Cu trei ani înainte, nimeni din afara Congresului nici măcar nu auzise de el. Era un simplu senator de Ohio. Era proprietarul unui ziar dintr-un orașel de provincie – și cam aici ar fi trebuit să se oprească, cu talentele pe care le avea. Nominalizarea lui pentru președinție a fost una dintre marile surprize ale epocii. S-a înîmplat doar pentru că niște delegați la congresul Partidului Republican din 1920 de la Chicago au ajuns în impas, neștiind pe cine să aleagă dintr-o listă de candidați slabi, și, după ce s-au tot scărpinat în cap vreo patru zile, în toiul unui val nemilos de caniculă, s-au oprit la cel mai slab dintre toți. Singurul lucru care îl recomanda, la prima vedere, pe Harding pentru o funcție mai înaltă era înfățișarea lui atrăgătoare. „Arăta exact așa cum trebuie să arate un președinte”, a remarcat un observator. La aproape toate celelalte capitole – inteligență, caracter, inițiativă – era cel puțin submediocru. În particular era de o grosolanie care te putea lăsa cu gura căscată. Reporterul Richards Vidmer de la *The New York Times* i-a mărturisit unui prieten că l-a văzut odată pe Harding ridicîndu-se de pe scaun în mijlocul discuției și urinînd fără nici o jenă într-un șemineu de la Casa Albă. Drept candidat secundar, partidul a ales pe cineva

aproape la fel de obscur și care promitea și mai puțin (deși măcar era puțin mai civilizat): Calvin Coolidge.

Administrația Harding a fost cea mai delăsătoare din epoca modernă. În ciuda faptului că a numit în câteva funcții oameni cărora nu aveai ce le reproșa – Herbert Hoover la Comerț, Henry C. Wallace la Agricultură, Charles Evans Hughes la Departamentul de Stat –, pentru multe posturi a ales persoane pe care pur și simplu le simpatiza, fără să se gândească dacă sînt sau nu calificate pentru funcția respectivă. Ca șef al Consiliului Rezervelor Federale l-a ales pe Daniel R. Crissinger, prieten și vecin cu el, din Marion, Ohio; pînă atunci, încununarea carierei sale profesionale fusese funcția de director al Marion Steam Shovel Company, care producea excavatoare acționate cu abur. Pe post de consilier militar principal, Harding l-a ales pe Ora Baldinger, de la care familia lui își cumpăra înainte ziarele. Harding i-a dat surorii sale o funcție înaltă în cadrul serviciilor publice de sănătate, iar pe soțul ei l-a făcut administrator al închisorilor federale; anterior cei doi soți fuseseră misionari adventiști în Birmania.

Dar cel mai ciudat dintre toți cei numiți de el în funcții era Charles Forbes, cu care Harding se împrietenise la un moment dat cînd călătorise în Hawaii și despre care nu știa aproape nimic. Numit în funcția de șef al Biroului pentru Veterani, Forbes a reușit în doi ani să piardă ori să bage în buzunar 200 de milioane de dolari. Și alți indivizi numiți de Harding în diferite posturi au făcut vraște finanțele de la Ministerul Justiției, la Interne și la cel Naval, precum și la un departament rămas de pe vremea Primului Război Mondial, numit Oficiul Custodelui Proprietăților Persoanelor Străine. Ministrul de Interne, Albert Fall, s-a lăsat corupt de doi petroliști isteți (cică), cedîndu-le, pentru un „împrumut” de 400 000 de dolari, niște terenuri petrolifere. Unul dintre terenurile concesionate se afla în apropiere de Casper, Wyoming și se numea oficial Rezerva Strategică de Petrol Nr. 3 a Forțelor Navale ale Statelor Unite, dar lumea îi spunea Teapot Dome (Domul Ceainicului) și așa a fost botezat și scandalul. În total, s-a estimat că aceste acte de incompetență și fărădelegi comise în timpul administrației Harding au costat țara două miliarde de dolari – sumă care este mai mult decît uluitoare, mai ales dacă ne gîndim că Harding nu a fost președinte decît 29 de luni.

Moartea lui Harding a picat la țanc ca să-l scape de scandaluri, așa încît au circulat o mulțime de zvonuri că l-ar fi otrăvit soția, ca să-i salveze reputația. Adevărul e că femeia s-a comportat cam ciudat după moartea lui: s-a apucat

imediat să distrugă toate hîrțile lui și nu a permis să se ia un mulaj pentru o mască mortuară. Ba mai mult, a refuzat cu îndărătnicie să-și dea acordul pentru ca lui Harding să i se facă autopsia, motiv pentru care nu s-a știut niciodată cu certitudine care a fost cauza morții acestuia. Tot ce se poate spune este că președintele se simțise rău de cînd ajunsese în California, după ce fusese în Alaska, în vacanță. Totuși, pe 2 august 1923 părea că își mai revenise, cînd, la ora 7.35 seara, în timp ce stătea de vorbă cu soția lui în camera lor de la Hotel Palace, s-a cutremurat și a amuțit. O clipă mai tîrziu era mort.

În noaptea cînd a devenit președinte, Calvin Coolidge se afla în casa în care crescuse, în Vermont, unde îi făcea o vizită tatălui său. În est era trecut de miezul nopții, iar el și soția lui dormeau cînd a venit cineva de la magazinul din apropiere – unde exista singurul telefon din localitate – ca să-l anunțe că Harding a trecut la cele veșnice.

La lumina unei lămpi cu gaz – casa familiei Coolidge nu avea nici electricitate, nici apă curentă; pe vremea aceea multe case din zona rurală încă nu aveau așa ceva –, tatăl lui Coolidge, care era notar public, l-a investit pe fiul său în funcția de președinte. În comparație cu alți președinți, Calvin Coolidge nu era cine știe ce exemplar magnific. Era cam pirpiriu la trup și cam repezit din fire. avea o față uscățivă și tindea să stea încruntat; după cum bine spunea Alice Roosevelt Longworth, arăta de parcă „mesteca o murătură”. Dacă Warren G. Harding avusese farmec, dar nu și minte, Coolidge avea minte, dar nici un strop de farmec. Era cel mai puțin afabil și sociabil președinte al epocii moderne, pe care ai fi simțit cel mai puțin nevoia să-l îmbrățișezi – metaforic vorbind. Și totuși, America a ajuns să-l adore. Deși de-a lungul anilor '20 a făcut cît mai puțin posibil – în esență, cam asta a fost politica lui declarată ca președinte –, a creat în țară o atmosferă cum puțini alți președinți au reușit. Dacă anii '20 au fost epoca cuiva, atunci au fost Epoca lui Coolidge.

Calvin Coolidge s-a născut pe 4 iulie 1872 la Plymouth Notch, un cătun izolat cu vreo 20 și ceva de locuitori, într-o vale înaltă din Green Mountains, în centrul Vermontului. Din The Notch, cum i se spunea, se vedea o vale retrasă, aflată la vreo 20 de kilometri de Ludlow, cel mai apropiat loc de unde se putea lua contact cu lumea largă. „Era un loc care vibra de frumusețea naturii, de care cred că localnicii nu prea își dădeau seama”, scria Coolidge mai tîrziu. S-a născut în magazinul care servea și ca oficiu poștal și de care se ocupa

tatăl său, deși ulterior familia s-a mutat într-o casă mai mare de vizavi – casa în care dormea Coolidge în noaptea în care a aflat că este președinte.

Familia lui Coolidge era destul de înstărită. Tatăl lui mai deținea și fierăria și o mică fermă care producea sirop de arțar și brânză. Dar familia a avut și multe necazuri. Mama lui Calvin a murit de tuberculoză când el avea doar 12 ani, tragedie care l-a afectat profund. A povestit episodul în cuvinte simple, dar foarte emoționante în autobiografia sa:

Când și-a dat seama că sfârșitul îi e aproape, ne-a chemat pe noi, copiii, la căpățiul său, unde am îngenunchat ca să ne dea ultima binecuvântare. S-a stins peste o oră. Împlinise 39 de ani. Eu aveam 12. Am înmormântat-o în urletele viscolului din martie. M-a copleșit cea mai mare mîhnire care poate să se abată asupra unui copil. Viața nu avea să mai fie niciodată la fel.

Și nu exagera deloc. Patruzeci de ani mai târziu, la Casa Albă, după cum povestește colonelul E.W. Starling, agent al serviciilor secrete, Coolidge „comunica cu ea, vorbea cu ea, ei îi povestea toate necazurile pe care le avea”. Coolidge și-a pierdut și singura soră, pe iubita lui Abbie. La aproape cinci ani după moartea mamei sale, Abbie a murit în urma unei perforații de apendice.

În toamna anului 1891, Coolidge a intrat la Amherst, apoi la un mic colegiu cu vreo 350 de studenți, în centrul statului Massachusetts. Coolidge era un ciudat care sărea în ochi de la o poștă. Avea părul ruginiu și fața inundată de pistru. Era îngrozitor de timid, așa că nu a reușit să găsească nici o frăție care să vrea să-l primească drept membru – o respingere de proporții fără precedent. Blajinul Dwight Morrow a fost singurul care s-a împrietenit cu el. „Adesea treceau zile în șir fără să scoată nici o vorbă, în afară de strictul necesar pentru a primi de mîncare și a-și semnala prezența în clasă”, povestea mai târziu într-o carte de amintiri scriitorul și omul de publicitate Bruce Barton, care a fost și el la Amherst.

Pînă la urmă Coolidge s-a mai dat puțin pe brazdă și chiar a fost primit într-o frăție, dar socializarea nu a fost niciodată punctul lui forte. În schimb, era foarte muncitor și a absolvit printre primii. După Amherst, a plecat la Northampton, pe celălalt mal al fluviului Connecticut, unde a studiat dreptul în birourile firmei de avocatură Hammond & Field, condusă tot de niște absolvenți de Amherst. În 1899 a candidat cu înflăcărare pentru un post de consilier și a câștigat. Era începutul unei lungi cariere politice. În 1905 s-a

însurat (în ciuda obiecțiilor isterice ale mamei ei, care îl considera cam vai de capul lui) cu o profesoară de la școala de surzi, Grace Goodhue, care era și ea tot din Vermont, pe care o cunoscuse în Northampton și care era pe atât de extrovertită pe cât era el de reținut. Grace l-a susținut foarte mult și ea era cea care întreținea conversația când trebuiau să socializeze. El era nebun după ea; îi spunea „Mama”.

Cu Grace alături, Coolidge și-a început lungul urcuș pe treptele ierarhiei politice. Mai întâi a devenit primar în Northampton; apoi membru al legislativului din Massachusetts, Curtea Generală; după aceea viceguvernator; iar în cele din urmă, în 1918, guvernator. În toate aceste funcții, s-a remarcat ca un om sîrguincios, cumpătat și zgîrcit la vorbă, calități pentru care locuitorii Noii Anglii l-au îndrăgit. Austeritatea vieții sale personale era legendară. În 1906 s-a mutat cu Grace într-un duplex modest din Massasoit Street, în Northampton, și toată viața a locuit cu chirie în apartamente modeste.

În 1919 la Boston a avut loc o faimoasă grevă a polițiștilor. Aceștia erau plătiți cu doar 20 de dolari pe săptămână, din care trebuiau să-și cumpere inclusiv uniforme, așa că nemulțumirile lor erau întemeiate, însă felul cum au procedat a fost dezaprobat de opinia publică și a lăsat Bostonul la cheremul infractorilor. Timp de două zile, străzile au fost bîntuite de găști care jefuiau și intimidau cetățeni nevinovați, iar hoții și-au făcut de cap. Pentru că autoritățile municipale nu au reușit să controleze situația, a intervenit Coolidge, care era guvernator. Într-o demonstrație de forță care nu îi era deloc caracteristică, a convocat gărzile de voluntari, i-a demis pe greviști și a angajat alți polițiști. „Nimeni, nicăieri, niciodată nu are dreptul să facă grevă dacă asta pune în pericol siguranța populației”, a declarat el – singura dată în viața lui, din câte s-ar părea, când a făcut o afirmație care a avut ecou. Prin felul cum a acționat, a ajuns cunoscut în toată țara, fiind nominalizat drept candidat la funcția de vicepreședinte pentru Harding în anul următor.

Este corect să spunem că, în calitate de vicepreședinte, nu prea a impresionat pe nimeni, nici măcar din cadrul administrației. Theodore Roosevelt Jr, ministrul adjunct al Marinei Militare, a spus că a participat la nenumărate ședințe ale cabinetului la care a fost prezent și Coolidge și nu își amintește ca acesta să fi scos vreo vorbă.

În august 1923, când națiunea a aflat că Harding murise și președinte era acum necunoscutul Coolidge, multora nu le-a venit să-și creadă urechilor. Unii chiar s-au revoltat. Oswald Garrison Villard, editorul revistei *The Nation*, scria:

„Nu cred că ea [funcția de președinte] a căzut vreodată în mâinile unui om atât de rece, de îngust la minte, de reacționar, de neinteresant, de ignorant sau care a făcut atât de puțin ca s-o câștige precum Calvin Coolidge”. Și totuși, în scurt timp Coolidge le-a devenit simpatic multora, aproape în ciuda lui. Bizareriile sale au ajuns să fie îndrăgite de cetățeni, care adesea le mai și înfloreau în tot felul de anecdote. Cea mai celebră trăsătură a sa era taciturnitatea. Există o întâmplare povestită și răspovestită, care nu a fost niciodată confirmată, despre o femeie care stătea lângă el la un dineu și care la un moment dat a răbufnit: „Domnule președinte, am o prietenă care a pus pariu cu mine că n-o să reușesc să scot de la dumneavoastră nici trei vorbe în seara asta”. „Ați pierdut”, cică i-ar fi răspuns președintele.

Totuși, cert este că președintele și doamna Coolidge au asistat odată la nouă reprize ale unui meci de baseball disputat de Washington Senators fără să vorbească decât o singură dată, când Coolidge a întrebat-o cât e ceasul și ea a răspuns: „4.24”. Altă dată, o femeie care stătea lângă el la un dineu oficial, sperînd să lege o conversație, l-a întrebat dacă nu s-a săturat de toate dineurile astea pe care este nevoit să le suporte. Ridicînd din umeri, Coolidge i-a zis: „Tre’ să mănînc și eu undeva”, după care s-a întors spre farfuria lui. Deloc surprinzător, era poreclit Cal Tăcutul.

Totuși, în anumite contexte, Coolidge putea fi mult mai comunicativ – „aproape vorbăreț”, cum scria unul dintre biografuli săi. De două ori pe săptămînă organiza conferințe de presă în particular în care se întâlnea cu corespondenți și vorbea liber și uneori chiar cu însuflețire, deși toate comentariile sale erau neoficiale și toate întrebările trebuiau să-i fie trimise în prealabil șefului său de cabinet, un tip al cărui nume semăna cu al șarlatanului W.C. Fields: C. Bascom Slemph.

Excentricitățile sale din viața privată erau și mai surprinzătoare decât cele observate cînd era în public. Potrivit lui Arthur M. Schlesinger Jr, în timp ce lua micul dejun, îi plăcea ca valetul lui să-i maseze scalpul cu vaselină. Era așa de ipohondru, încît adesea se oprea din ceea ce făcea ca să-și ia pulsul. Îl pune pe medicul Casei Albei să-l consulte în fiecare zi, indiferent dacă se simțea rău sau nu. Cei care lucrau direct cu el au învățat să se ferească de accesele lui de „pură ticăloșie”, ca să-l citez pe răbdătorul lui asistent Wilson Brown, cînd nu se dădea în lături să le facă tuturor viața un iad. Odată, pe cînd erau în Florida, secretarul de stat, Frank B. Kellogg, l-a rugat pe Brown să se intereseze ce haine ar trebui să poarte la o paradă organizată în Palm Beach a doua

zi. Kellogg era prea speriat de toanele lui Coolidge ca să-l întrebe el, așa că s-a dus Brown la reședința acestuia. Mai târziu Brown scria:

Am găsit-o pe doamna Coolidge tricotînd liniștită în timp ce președintele era ascuns în spatele unui ziar. Cînd i-am zis că domnul Kellogg întrebase dacă, la parada care urma să aibă loc în oraș, delegații trebuie să poarte joben și frac sau pălării de pai și haine lejere, a răspuns fără să-și ridice ochii din ziar: „Treaba lui”. „Hai, Calvin”, a zis doamna Coolidge, „nu poți să-i transmiți un asemenea mesaj secretarului de stat”. Nervos, domnul Coolidge a lăsat ziarul, s-a uitat urît la mine și a spus: „Tu cu ce crezi că ar trebui să mă îmbrac?”.

L-am sfătuit să poarte o pălărie de pai și haine lejere.

Atunci s-a răstit: „Zi-i lui Kellogg să-și ia joben!”.

Nimeni nu a transformat inerția în virtute cu mai mult succes decît Calvin Coolidge cît timp a fost președinte. Nu făcea nimic decît dacă era absolut necesar, preferînd să se afunde într-o „trîndăveală stoică, neobosită, alertă”, cum spunea politologul Walter Lippmann. A refuzat chiar și să promoveze Săptămîna Națională a Educației în 1927, pe motiv că nu era nevoie să facă președintele așa ceva. În ultimii ani a apărut o opinie revizionistă conform căreia Coolidge ar fi fost de fapt mai șiret și mai dinamic decît a rămas în istorie. Ce să zic, așa o fi. Ceea ce se poate spune cu siguranță este că prezida o economie în plină dezvoltare și nu a făcut nimic care ar fi putut s-o stînjenească.

Nu s-ar putea zice că indolența calculată este o politică bună, dar în cea mai mare parte a mandatului său nu a fost nici o politică proastă. Cum piețele creșteau întruna, el nu a făcut decît să nu stea în calea lor. Sub privirile îngăduitoare ale lui Coolidge, valoarea Wall Streetului a crescut de peste două ori și jumătate. Deloc surprinzător, succesul economiei a făcut minuni cu popularitatea lui Coolidge. Cum scria ziaristul Henry L. Stoddard în 1927, „le inspiră tuturor cetățenilor o încredere profundă că totul va fi bine în țara asta cît timp va fi el la Casa Albă”. Asta s-a numit „prosperitatea lui Coolidge”, ca și cum ar fi fost un dar făcut națiunii de el personal.

De asemenea, Coolidge era un om ireproșabil din punct de vedere moral și cinstit pînă în vîrful unghiilor – calități care au ajuns să pară cu atît mai de preț și mai nobile atunci cînd au izbucnit scandalurile legate de administrația Harding. Teapot Dome și celelalte păcate ale lui Harding au consumat o mare parte din timpul Congresului și al tribunalelor pînă la

sfârșitul deceniului, iar în vara anului 1927 încă făceau valuri. Pe 6 iulie, Albert Fall, ministrul de Interne, și un magnat al petrolului, Edward L. Doheny, au fost în sfârșit trimiși în judecată, la Washington, DC, fiind acuzați de luare și dare de mită – acuzații cu care se luptau încă de la moartea subită a lui Harding.

Doheny a fost achitat. Partenerul său Harry Sinclair, care era și el judecat pentru corupție în 1927, ar fi scăpat și el nepedepsit, dar a făcut o greșală: a angajat 12 detectivi de la agenția William Burns, punându-i să-i urmărească pe jurați ca să afle dacă vreunul dintre ei putea fi mituit, șantajat sau influențat într-un fel sau altul. Sinclair a fost achitat de acuzațiile de corupție, dar pentru încercarea de a-i mitui pe jurați a fost condamnat la șase luni și jumătate de închisoare. A primit încă trei luni pentru ultraj deoarece a refuzat să răspundă la întrebările unei comisii a Senatului care ancheta scandalurile legate de concesionarea terenurilor petrolifere. Pentru cei cărora le place să creadă că pungașii nu au cum s-o ducă bine la nesfârșit, Sinclair este un contraexemplu supărător. După scurta perioadă de detenție, a transformat Sinclair Oil în una dintre cele mai mari companii petroliere din țară, a făcut avere furnizând armatei produse chimice în timpul celui de-al Doilea Război Mondial, a devenit copatron al echipei de baseball St. Louis Browns și, după cum scria admirativ în *American Dictionary of National Biography*, a devenit „unul dintre cei mai respectați lideri în afaceri din Statele Unite”. Când a murit, în 1956, companiile lui valorau 700 de milioane de dolari.

Ministrul Marinei, Edwin Denby, care a fost și el implicat în scandalul Teapot Dome, a fost obligat să demisioneze din cabinet, însă nu a fost niciodată pus sub acuzare. În cele din urmă Fall a fost găsit vinovat de corupție și condamnat la nouă luni de închisoare – prima dată când un ministru era condamnat pentru o infracțiune gravă. La pușcărie a ajuns și colonelul Thomas W. Miller, care primise mită cât timp ocupase funcția de custode al proprietăților persoanelor străine. Harry M. Daugherty, procurorul general, a fost nevoit să-și dea demisia pentru că ar fi primit mită. Probabil că ar fi trebuit să ajungă la închisoare, dar a scăpat de condamnare în urma unui proces care s-a judecat în 1927. Prietenul apropiat al lui Daugherty, Jess Smith, a fost găsit mort, cu un glonț în cap; s-a declarat că a fost vorba despre sinucidere, dar alții au sugerat public că ar fi fost omorât.

Charles Forbes, care pierduse 200 de milioane de dolari la Biroul pentru Veterani, dintre care nu se știe cât a băgat în buzunar, a fost amendat cu 10 000 de dolari și condamnat la

doi ani de închisoare. În vara anului 1927 se afla la Leavenworth, dar avea să fie eliberat în noiembrie, după doar un an și opt luni de detenție.

În autobiografia sa, Coolidge a fost extrem de evaziv în legătură cu toate acestea. Nici nu a pomenit de Teapot Dome, iar despre ultimele zile ale lui Harding atît a avut de zis:

Nu știu ce anume îi cauzase problemele de sănătate. Ce știu este că povara președinției este foarte grea. Mai târziu s-a dat în vileag că a descoperit că unii dintre cei în care avusese încredere îl trădaseră și că fusese forțat să le ceară socoteală. Se știe că această descoperire l-a mîhnit foarte tare, poate mai mult decît a putut îndura. Eu nu l-am mai văzut niciodată. În iunie a plecat în Alaska și apoi – veșnicia.

Cu toate că Harding nu a fost implicat personal în nici unul dintre aceste acte de corupție – singura lui vină era că a fost un prost –, reputația lui a fost distrusă. În vara anului 1927 părea că a atins nivelul cel mai de jos. Apoi s-a dus la vale și mai tare.

În iulie, o tînă ră atrăgătoare din cercul lui de cunoștințe intime, o anume Nan Britton, a publicat o carte de-a dreptul șocantă intitulată *The President's Daughter*. Povestea era needificatoare, dar irezistibilă. Pe vremea cînd încă era elevă, în Marion, Ohio, domnișoara Britton se înamorasese de chipeșul prieten al tatălui ei, impunătorul domn Harding, proprietar al ziarului *The Marion Star*. Harding era cu 31 de ani mai în vîrstă decît Nan și oricum avea deja o aventură cu prietena cea mai bună a soției sale – chiar că a fost cam nemernic –, așa că nu părea dispus să se încurce și cu fetișcana.

Dar apoi domnișoara Britton a făcut un lucru căruia Warren Harding i-a fost mereu foarte greu să-i reziste: a devenit femeie. Peste un timp, cînd s-a întîlnit din nou cu ea, i-a căzut imediat cu tronc. Domnișoara Britton atît a așteptat. Au început o relație pătimașă. Harding era acum un politician de succes, iar domnișoara Britton îl însoțea adesea în turneul electoral, dîndu-se drept nepoata lui. Pe 22 octombrie 1919 a născut o fetiță, Elizabeth Ann, în Asbury Park, New Jersey. Nan Britton avea 23 de ani, el 54. Cîstit, Harding a întreținut-o pe Nan, plătindu-i în mod regulat cîte 100 sau 150 de dolari. A continuat relația cu ea și atunci cînd cariera lui politică a luat avînt, dar nu a văzut niciodată copilul. Odată cu moartea lui subită, au secăt și banii care ajungeau la Nan Britton. Atunci cînd familia lui Harding a refuzat să-i mai dea bani, ea s-a hotărît să dezvăluie totul într-o carte.

Nici o editură mare nu a vrut să se atingă de ea, așa că Nan Britton a înființat o editură special pentru asta, Elizabeth Ann Guild. Chiar și atunci, susținea ea, primea scrisori anonime de amenințare, i s-a tăiat telefonul și un camion care transporta plăcile tipografice ale cărții a fost incendiat. În iulie 1927, când a apărut *The President's Daughter*, reputația lui Harding deja părea să fi atins cel mai de jos nivel posibil, dar acum cititorii aflau exact ce nemernic fără scrupule fusese.

Pasajele cele mai apreciate de toate familiile de americani erau cele referitoare la întâlnirile lor amoroase din interiorul Casei Albe. Domnișoarei Britton nu îi lipsea candoarea. Povestea cum președintele, arzînd de dorință, a înghesuit-o în:

...singurul loc unde, spunea el, credea că ne-am putea săruta în siguranță. Era vorba despre o mică debara din anticameră, un loc evident destinat pălăriilor și paltoanelor, dar care era gol de fiecare dată când l-am folosit, căci am mai ajuns acolo de multe ori în timpul vizitelor mele la Casa Albă, iar în întunericul acelui spațiu nu mai mare de jumătate de metru pătrat președintele Statelor Unite făcea amor cu iubita lui.

Se mai întâlneau și prin apartamentele amicilor lui Harding.

Cartea lui Nan Britton era o combinație de amănunte extrem de puțin probabile (că Harding i-ar fi trimis scrisori de dragoste lungi de pînă la 60 de pagini) și descrieri fără îndoială exacte ale interiorului Casei Albe (mai ales văzută de la parter).

Cartea era atît de scandalosă, încît puține publicații au scris recenzii despre ea. Multe librării le-o ofereau clienților doar la cerere. Multe altele refuzau categoric s-o vîndă. Chiar și așa, cartea s-a vîndut în 50 000 de exemplare în primele șase luni, cu cinci dolari bucata, pe vremea cînd cinci dolari erau o grămadă de bani. (Jumătate din banii cu care era plătit Lindbergh pe zi pe vremea cînd livra poșta par avion, de pildă.) Una dintre puținele publicații în care a mai apărut cîte o recenzie – deși abia la trei luni după ce cartea se epuizase – a fost *The New Yorker*. În această recenzie, Dorothy Parker a numit-o „cea mai uimitoare carte care a ajuns pînă acum în mîinile mele tremurătoare... Căci, atunci cînd domnișoara Britton se apucă de făcut dezvăluiri, apoi dezvăluie, frate, nu glumă!”.

Toate acestea nu s-ar fi putut nimeri într-un moment mai prost pentru amintirea lui Warren Harding. În orașelul lui

natal fusese ridicat un memorial sub formă de rotondă de mari dimensiuni, iar ceremonia fusese programată pentru 4 iulie. Ca președinte în exercițiu al aceluiași partid, tradiția și eticheta îl obligau pe Calvin Coolidge să dezvelească monumentul, dar, din cauza scandalului de prost gust care izbucnise, a refuzat să meargă. Drept urmare, ceremonia a fost amînată pe termen mai mult sau mai puțin nedefinit – o grea umilință pentru familia Harding. (Pînă la urmă, în 1931, dezvelirea monumentului a fost făcută de Herbert Hoover, despre care se spunea că s-ar fi dus și dacă era vorba să se deschidă un sertar.)

Coolidge a sărbătorit ziua de 4 iulie – cînd, întîmplător, împlinea 55 de ani – în Dakota de Sud, unde se distra de minune. Drept recunoștință pentru publicitatea pe care i-o făcea alegîndu-l ca destinație de vacanță, statul Dakota de Sud i-a oferit în dar de ziua lui un costum de cowboy și un cal, Kit. Calul a fost descris eufemistic drept „energic”, dar în realitate era nărăvaș de-a dreptul. Președintele, care nu se pricepea deloc la călărie, a fost ținut cu prudență departe de cal. Așa că și-a îndreptat, încîntat, atenția către celălalt cadou, costumul format dintr-o pălărie de cowboy, o cămașă de un roșu-aprins, o ditamai bandană albastră, pantaloni de piele, cizme și piteni. Coolidge s-a retras ca să se schimbe și peste cîteva minute a reapărut costumat din cap pînă în picioare, puțin stîngaci, zornăind din piteni. Arăta ridicol, dar foarte mîndru de el și a pozat fericit în fața fotografilor, căroră nu le venea să creadă ce noroc dăduse peste ei. „Era una dintre marile scene comice din istoria Americii”, scria Robert Benchley în *The New Yorker* în acea săptămînă.

Lui Coolidge îi plăcea la nebunie costumul și l-a purtat de cîte ori a putut în vara aceea. Potrivit personalului de la cabană, se îmbrăca adesea cu el seara, după ce își încheia îndatoririle mai formale din ziua respectivă, iar timp de cîteva ore înceta să mai fie cel mai important om din America, devenind un simplu văcar fericit.

Capitolul 15

În vreme ce președintele Coolidge se juca de-a cowboy-ul în Black Hills, la capătul celălalt al țării și cu totul în afara sferei lui de interese, patru bancheri de diferite naționalități puneau, neștiuți de nimeni, bazele prăbușirii bursei și ale Marii Depresiuni care a urmat. Desigur, nu asta a fost intenția lor și nici nu se așteptau să se întâmple așa ceva, dar s-a întâmplat.

Indivizii în chestiune erau următorii: Benjamin Strong, guvernator al Băncii Rezervelor Federale din New York; sir Montagu Norman, guvernator al Bank of England; Hjalmar Schacht, președinte al Reichsbank din Germania; și Charles Rist, viceguvernator al Banque de France. Pentru niște oameni atât de importanți, erau o adunătură cam pestriță. Unul era pe moarte, altul era un ciudat, al treilea avea să fie nazist, iar ultimul era destul de normal, dar asta nu prea conta în situația de față.

S-au întâlnit la reședința din Long Island a lui Ogden Livingston Mills, un republican bogat care nu demult fusese învins (mai exact, bătut măr) de Al Smith în cursa pentru funcția de guvernator al statului New York. Ca un fel de premiu de consolare, Mills fusese numit subsecretar al Trezoreriei la Washington. Până la urmă avea să-i succeadă lui Andrew Mellon în funcția de secretar al Trezoreriei – ca o ironie a sorții, tocmai la timp ca să se confrunte cu dezastrul declanșat acum de oaspeții săi bine intenționați, dar nechibzuiți.

Probabil că bancherii se simțeau ca acasă, căci uriașa reședință pătrătoasă a lui Mills arăta mai degrabă ca o bancă centrală decât ca o locuință confortabilă. Înconjurată de grădini simetrice, se afla în una dintre cele mai bune zone de pe „Coasta de Aur”, o fișie de plajă din nord-vestul insulei, unde erau vreo șase sute de domenii întinse pe dealurile domoale și țărmul dantelat al comitatelor Nassau și Suffolk. Cele mai bogate familii din America – Vanderbilt, Du Pont, Astor, Whitney, Morgan, Hearst, Frick – aveau case de vacanță aici. Unele dintre acestea erau imense. Un bancher, Otto Kahn, avea un castel cu 170 de camere, printre care și o sufragerie care putea găzdui 200 de invitați. Pe domeniul lui erau și un teren de golf cu 18 găuri și o grădină zoologică

privată. Considerînd că peisajul nu este suficient de grandios, Kahn a pus să i se ridice și un munticel. Alți proprietari ai terenurilor de pe Coasta de Aur au cumpărat și au ras de pe fața pămîntului sate întregi numai ca să nu le strice priveliștea și cel puțin unul dintre ei a pus să se instaleze porți pe o șosea publică pentru ca oamenii de rînd să nu mai ajungă pe plaja spre care dădea domeniul lui.

Domeniul lui Mills se afla la doar 16 kilometri de aerodromul Roosevelt și cam pe traseul tuturor zborurilor transatlantice realizate de curînd. Comandorul Byrd și echipajul lui zburaseră cu *America* pe deasupra domeniului cu doar două zile înainte de sosirea bancherilor. Vestea despre amerizarea lui Byrd la Ver-sur-Mer și despre primirea triumfală de la Paris a umplut ziarele zile de-a rîndul, lucru de care bancherii au fost mulțumiți pentru că mai distrăgea atenția de la ei. Erau foarte secretoși de fel.

Gazda întîlnirii era Benjamin Strong. În vîrstă de 55 de ani, era un bărbat înalt și chipeș, dar viața lui era „plină de suferințe ascunse și avea o sănătate șubredă”, ca să-l citez pe istoricul John Brooks. În vara anului 1927 avea aerul istovit și ușor hăituit al unui om care se lupta de mult și în zadar cu o boală fatală. În cazul lui, era vorba despre tuberculoză.

Viața personală și cea profesională ale lui Strong erau într-un contrast izbitor. Născut în 1872 într-o veche familie cu pretenții, dar cam scăpătată, din nordul statului New York, nu și-a permis să meargă la colegiu, așa că s-a angajat la o bancă din Manhattan. Grație firii sale agreabile și autorității naturale, a urcat constant în ierarhie, dar ascensiunea sa a fost accelerată considerabil după 1898, cînd s-a mutat împreună cu soția și proaspăta lui familie în Englewood, New Jersey, unde s-a împrietenit cu mai mulți finanțiști promițători de la J.P. Morgan & Co., în special cu Henry Davison, Thomas Lamont și (ulterior) Dwight Morrow. Cu ajutorul noilor sale relații, Strong a devenit director, apoi președinte al Bankers' Trust Company, iar în cele din urmă a fost numit șef al Băncii Rezervelor Federale din New York cînd s-a înființat aceasta, în 1913.

Din păcate, nu a fost la fel de fericit și în viața personală. Soția lui, care suferea de depresie cronică, s-a sinucis în 1905, lăsîndu-l cu patru copii mici, dintre care unul a murit de scarlatină în anul următor. Doi ani mai tîrziu, Strong s-a recăsătorit, dar nici această căsnicie nu a fost mai fericită: a doua lui soție l-a părăsit în 1916, mutîndu-se în California cu cei doi copii ai lor. În același timp, a fost diagnosticat cu tuberculoză, trebuind să petreacă lungi

perioade la aer curat, în Colorado. Cît a stat acolo, a legat o relație cu o tînă, și ea bolnavă de TBC, care s-a sinucis într-un mod groaznic, bînd soluție pentru lustruit încălțări. În mod clar, viața acestui om nu era deloc roz. În vara anului 1927, tocmai se întorsese dintr-un concediu de șase luni.

Măcar îi era alături prietenul lui cel mai bun, Montagu Norman de la Bank of England. Strong și Norman erau atît de apropiați, încît adesea își petreceau și vacanțele împreună, de obicei în Maine sau în sudul Franței. Norman era cam ciudat ca prieten, dar și mai ciudat ca guvernator al unei bănci centrale. Avînd o structură psihică fragilă și agitată, era „un om bizar și singuratic”, „extrem de nevrotic și aproape imposibil de mulțumit”, cum spuneau doi dintre numeroșii săi biografi. Purta „un barbișon extrem de combativ”, cum îl descria revista *Time* în 1927, și avea o pasiune pentru pălăriile cu boruri mari și pelerinele largi, care îl făceau să arate ca o combinație de spion din Europa Centrală și scamator de mîna a doua. Era antisemit convins, lucru oarecum surprinzător avînd în vedere că, cică, se trăgea din niște sefarzi din Europa de Sud.

Printre multe alte excentricități, călătorea întotdeauna incognito, chiar și atunci cînd nu exista nici un motiv plauzibil ca să facă asta. De obicei se dădea drept „profesorul Clarence Skinner”, spre consternarea ocazională a adevăratului profesor Clarence Skinner. Era foarte înclinat spre depresii nervoase extravagante. De fiecare dată cînd se simțea „mizerabil”, cum zicea el, zăcea în pat zile sau chiar săptămîni în șir. Ba chiar nu a lucrat deloc între 1911 și 1913, după ce psihiatrul elvețian Carl Jung l-a diagnosticat, în mod surprinzător și eronat, ca suferind de sifilis în ultimul stadiu, zicîndu-i că nu mai are decît vreo cîteva luni de trăit. Mai probabil, era cel puțin ușor bipolar. Atunci cînd intra în starea de euforie, încrederea lui nu avea limite. „Eu nu am raționamente”, l-a corectat odată pe un prieten. „Eu am instincte.”

Norman locuia singur (dar avea șapte servitori) într-o casă întortocheată din Holland Park, în vestul Londrei; Herbert Hoover i-a fost vecin mai mulți ani. Nu dădea aproape niciodată interviuri, nu ținea discursuri și socializa numai rareori. În casa lui era și un salon de muzică în care aveau loc uneori mici concerte, el fiind singurul spectator. Făcea parte dintr-o familie care se lăuda cu realizări excepționale. Fratele lui a ajuns președinte al postului de radio BBC. Tatăl său era partener la Martins Bank, pe atunci una dintre cele mai mari bănci britanice, iar ambii lui bunici

fuseseră directori ai Bank of England, unul devenind mai târziu și guvernator.

În tinerețe, Norman nu părea că promite prea mult. Lucra la banca familiei și era destul de capabil, dar lipsea perioade lungi, când călătorea sau avea căderi nervoase. În cea mai lungă perioadă în care nu a avut probleme de sănătate, a lucrat patru ani la o bancă comercială din New York. În timpul Războiului Burilor s-a înrolat cu gradul de căpitan în armata britanică și, probabil spre uimirea tuturor celor care îl cunoșteau, și-a făcut datoria cu atîta vitejie, încît a fost decorat cu Ordinul Serviciului Militar Meritoriu, cea mai înaltă distincție pe care o poate primi un ofițer (dar apoi, după cum era de așteptat, boala sa a recidivat). În 1915, la vîrsta destul de înaintată de 44 de ani, Norman a ajuns să lucreze la Bank of England, unde i-a impresionat așa de tare pe oameni cu inteligența sa redutabilă și cu minuțiozitatea sa, încît în mai puțin de cinci ani era guvernator.

Am putea spune fără să greșim prea mult că Bank of England nu mai avusese niciodată un șef atît de imprevizibil. Adesea, atunci cînd se simțea deprimat, lipsea brusc de la muncă perioade îndelungate – odată a plecat în Africa de Sud pentru trei luni – fără să dea nici o explicație ori să-și ia la revedere, lăsîndu-și subordonații să se ocupe de afacerile băncii așa cum ar fi trebuit s-o facă și dacă el ar fi fost acolo. Alteori pleca împreună cu mama lui în Elveția sau în Franța, la una dintre numeroasele clinici administrate de un francez carismatic pe nume Emile Coué. Farmacist din Nancy, Coué a devenit extrem de popular în anii '20 inventînd o metodă de dezvoltare personală pe care o numea autosugestie. Sistemul lui Coué, pe care acesta îl explica într-o broșurică intitulată *Autocontrolul prin sugestie conștientă* care a avut un succes răsunător, se baza pe ideea simplă de a te gîndi la tine în termeni exclusiv pozitivi și de a repeta de nenumărate ori o frază-cheie: „Cu fiecare zi care trece, mă simt din ce în ce mai bine, în toate sensurile”¹.

Cartea lui Coué nu avea decît 92 de pagini, majoritatea conținînd mărturii ale clienților săi topiți de admirație. Adepții tehnicii lui Coué – al căror număr a ajuns în cele din urmă să fie de ordinul milioanelor – afirmău că marele om era în stare să vindece aproape orice boală: maladia lui Bright, sinuzita, neurastenia, tumorile cerebrale, chiar și ninfomania și picioarele diforme. Un client extaziat a pretins că a scăpat de o belea care îl chinase toată viața: dificultatea de a digera căpșuni. Altul s-a lepădat voios de cleptomanie.

La mijlocul anilor '20, Coué avea clinici în toată Europa și America de Nord.

Din nefericire, în vara anului 1926 francezul mărunțel a murit în urma unui atac de cord, iar asta sugera cumva ideea că gândirea pozitivă, oricât de conștiincios ai aplica-o, nu vindecă chiar orice. Mișcarea și-a pierdut din avânt și Norman a recăzut în ipohondria lui cronică, cu care oricum părea să se simtă mai în largul lui. Când nu practica metoda Coué, Norman era mare amator de spiritism și ocultism. Odată i-a zis unui coleg că putea trece prin ziduri. În mod paradoxal, toate acestea nu au făcut decît să-i crească reputația de mare vrăjitor al finanțelor.

Al treilea membru al grupului era Hjalmar Horace Greeley Schacht, președinte al Reichsbank din Germania, care își datora memorabilul nume faptului că, în tinerețe, tatăl său locuise cîțiva ani în America, unde ajunsese să-l admire pe bătaiosul ziarist Horace Greeley. Hjalmar Schacht a devenit mai târziu un susținător servil al lui Adolf Hitler (mergînd pînă acolo încît a adoptat chiar și o mustăcioară comică *à la* Hitler) și ministru al Economiei în timpul naziștilor. După cum spunea un observator, „dr. Schacht le-a conferit legitimitate brutelor lui Hitler”.

În 1927 era erou național, căruia i se atribuia meritul de a fi ghidat Germania prin cea mai mare criză economică din istoria sa. Cu patru ani înainte, în ianuarie 1923, din cauza întîrzierii plății reparațiilor de război, francezii, exasperați, au ocupat Ruhrul, o zonă a Germaniei cu o mare concentrare industrială. Rezultatul a fost o hiperinflație amețitoare. Cursul de schimb, care fusese de vreo patru mărci la dolar înainte de război, a urcat acum vertiginos la 600 000 de mărci la dolar. În vară, rata de schimb era de 630 de miliarde de mărci la dolar și inflația creștea atît de rapid, încît prețurile se dublau de la o zi la alta, uneori chiar de la o oră la alta. Oamenii trebuiau să-și care bancnotele cu roaba sau cu vreun cărucior ca să facă pînă și cele mai simple tranzacții. Costa zece miliarde de mărci ca să trimiți o scrisoare. Biletul de tramvai care costase o marcă în 1914 ajunsese acum la 15 miliarde. Cu pensiile nu mai puteai face nimic. Oamenii au descoperit că economiile strînse cu grijă o viață întreagă nu le mai ajungeau acum nici ca să cumpere o ceașcă de cafea. Pînă la urmă, în toiul nebuniei, prețurile au crescut de 1 422 900 000 000 de ori față de nivelurile la care fuseseră cu zece ani înainte.

În ultima săptămînă din noiembrie 1923, Germania a înlocuit *Reichsmark* cu o nouă monedă, *Rentenmark*. În mod miraculos, strategia a avut efectul dorit și inflația a scăzut la

niveluri mai ușor de gestionat și mai puțin isterice. Printr-o coincidență extraordinară, exact în ziua în care s-a realizat această schimbare, Rudolf Havenstein, președintele Reichsbank, a căzut din picioare și a murit pe loc. Succesorul lui a fost Hjalmar Schacht. Pentru că s-a nimerit la fix, Schacht a cules toate laudele pentru reinstituirea stabilității în economia Germaniei, fiind aclamat pe vecie ca un geniu financiar.

O a doua consecință, ulterioară, a ocupării Ruhrului de către Franța și a învrăzmirii generate astfel a fost ascensiunea la putere a lui Adolf Hitler. Unii istorici susțin că naștii nu ar fi putut pune mâna pe putere fără legitimitatea pe care le-a conferit-o Schacht și fără măiestria lui în domeniul finanțelor. După al Doilea Război Mondial, Schacht a fost judecat în procesul de la Nürnberg. În apărarea lui, Schacht a afirmat că fusese împotriva persecutării evreilor și că nu intrase niciodată în partidul nazist. Credea în depozitarea evreilor de toate drepturile, dar nu și în uciderea lor, ceea ce, la vremea aceea, îl făcea să fie aproape un om luminat în Germania. A fost achitat și a trăit pînă în 1970. Și el se înțelegea bine cu Norman. Pentru întâlnirea din Long Island, au călătorit împreună spre America, sub nume false, la bordul *Mauretaniei*.

Al patrulea membru al adunării era Charles Rist, un economist de origine elvețiană și fost profesor de drept la Sorbona care era viceguvernator la Banque de France. Guvernatorul, Emile Moreau, nu știa deloc engleză, așa că l-a trimis pe Rist în locul lui. Chel și serios, Rist era extrem de respectabil, dar la întâlnirea aceea era outsiderul. Lucra la Banque de France doar de un an, așa încît ceilalți trei nu îl cunoșteau prea bine.

Firește, fiecare dintre ei a adus cu sine, într-o anumită măsură, atitudinea, interesele și prejudecățile nației sale. Franța avea un an extrem de prost. Cetățenii săi se considerau săraci și simțeau că nu sînt tratați cum se cuvine; dispariția lui Nungesser și Coli fusese o lovitură psihologică dureroasă. La nivel oficial, Banque de France avea suspiciuni față de Norman, fiind convinsă că acesta ar vinde într-o clipită restul Europei dacă așa putea menține statutul Londrei de centru al finanțelor globale. Cît despre Marea Britanie, aceasta tocmai scăpase de o costisitoare grevă generală și era chinuită și uluită de incapacitatea sa de a-și recîștiga supremația de altădată pe scena mondială. Norman era furios pe francezi pentru că ar fi pus la cale în taină, dar în mod insistent epuizarea rezervelor de aur ale britanicilor, iar ca să-și arate nemulțumirea, deocamdată refuza să vorbească cu vreun

francez în franceză. Germania era pur și simplu istovită. Nu numai că fusese împovărată cu plata unor reparații care o paralizau, ci fusese privată în mare măsură și de capacitatea sa de a câștiga valută. Puterile aliate îi confiscaseră o bună parte din nave, de pildă. Un lucru de care multă lume nu își mai amintește astăzi este că un mare număr dintre marile pacheboturi din anii '20 erau de fapt nave germane cu nume noi. *Berengaria* companiei Cunard, un vas atât de splendid, încât compania l-a făcut navă-amiral, fusese inițial *Imperatorul* german. *Majestic* de la White Star Line fusese înainte *Bismarck*. Americanul *Leviathan*, cu care tocmai urmau să pornească spre casă comandorul Byrd și echipajul lui, tăiasse mîndru valurile pe vremea cînd se numea *Vaterland*.

America, într-un contrast izbitor cu verii săi europeni, se afla într-o postură neobișnuită: aici totul mergea ca pe roate. Economia sa părea de neoprit. Inflație nu mai era de patru ani. Creșterea economică era în medie de 3,3% pe an. Ultimele cifre din partea Trezoreriei, date publicității cu o zi înainte de reuniunea bancherilor din Long Island, arătau că, în anul fiscal care tocmai se încheiase, Statele Unite se bucuraseră de un excedent bugetar record de 630 de milioane de dolari și mai achitaseră un miliard de dolari din datoria națională. Pur și simplu era imposibil ca o economie să se descurce mai bine de atât.

La bursă, oamenii făceau avere aparent fără nici un efort. În *My Lost City*, F. Scott Fitzgerald nota uimit că frizerul lui se lăsase de meserie după ce câștigase 500 000 de dolari – aproape de 400 de ori mai mult decît venitul anual mediu al unui salariat – dintr-o singură investiție făcută la momentul oportun. Mulți au devenit aproape dependenți de speculațiile la bursă. Și Warren Harding s-a ocupat cu asta cît a fost președinte. (Deși nu avea voie.) Cînd a murit, avea datorii de 180 000 de dolari la brokerul lui. Pentru mulți ca Harding, marea atracție o reprezenta faptul că nu aveai nevoie de bani ca să participi. Puteai cumpăra în marjă – achiziționai, să zicem, acțiuni în valoare de 100 de dolari cu un avans de zece dolari, împrumutînd restul de la broker. La rîndul lui, el împrumuta bani de la bancă. Din punctul de vedere al bancherilor, acest aranjament era cît se poate de convenabil. Băncile împrumutau de la Rezerva Federală cu o dobîndă de 4-5% și le acordau brokerilor credite cu 10-12%. Erau, cum spunea un scriitor, „în postura de a fi plătite foarte bine doar pentru faptul că existau”.

Atît timp cît acţiunile au continuat să crească, sistemul a funcţionat ca uns, şi o bună parte a anilor '20 exact asta au făcut acţiunile. Totuşi, pentru oricine avea ochi să vadă, era clar că preţurile multor acţiuni nu prea corespundeau cu valoarea companiilor pe care le susţineau. În timp ce producţia naţională (măsurată prin PIB) a crescut cu 60% în acest deceniu, acţiunile au crescut cu pînă la 400%. Cum majoritatea acestor creşteri exagerate nu implicau profituri sau o productivitate corespunzătoare, ceea ce le întreţinea dinamismul acesta ameţitor era disponibilitatea a noi şi noi cumpărători de a împinge preţurile tot mai sus.

Ceea ce nu înţelegeau majoritatea micilor investitori era că lucrurile se întorceau adesea împotriva lor. Mulţi dintre cei mai respectaţi oameni de afaceri din ţară făceau parte din consorţii în care preţurile acţiunilor erau manipulate cu neruşinare pentru a obţine câştiguri mari şi rapide în detrimentul investorilor nevinovaţi. Într-un astfel de consorţiu, despre care povestea scriitorul John Brooks în lucrarea lui clasică *Once in Golconda*, erau implicaţi mari oameni de afaceri precum: Walter J. Chrysler de la Chrysler Corporation; Percy Rockefeller, nepotul lui John D. Rockefeller; John Jakob Raskob, preşedintele la nivel naţional al Partidului Democrat; şi Lizette Sarnoff, soţia lui David Sarnoff, care a condus Radio Corporation of America (RCA). Un broker care lucra pentru ei cumpăra un număr mare de acţiuni ale RCA la anumite intervale dinainte stabilite. Efectul a fost o creştere a preţului acestora de la 90 la 109. Creşterea a atras şi alţi investitori. Apoi brokerul vindea acţiunile consorţiului şi membrii acestuia obţineau în total un profit de aproape cinci milioane de dolari în mai puţin de o lună. Cînd consorţiul îşi încasa banii, acţiunile scădeau iarăşi la 87, lăsîndu-i pe alţi investitori, mai neştiutori, să-şi lingă rănile după ce pierdeau sume uriaşe. În toată afacerea asta nu exista nici un motiv de mîndrie, dar, în acelaşi timp, nu era nimic ilegal. Raskob şi-a adunat cea mai mare parte a averii prin intermediul unor astfel de consorţii. La fel şi Joseph Kennedy, tatăl preşedintelui John F. Kennedy.

În 1929, Raskob a acordat revistei *Ladies' Home Journal* un interviu cu titlul „Toţi ar trebui să fie bogaţi” şi în care insista că oricine se poate îmbogăţi făcînd speculaţii la bursă. De fapt, el îşi vînduse deja majoritatea acţiunilor, aşteptîndu-se la un colaps. În anii '20 multă lume nu îşi dădea seama cînd avea de-a face cu ipocriţi.

Împrumuturile finanţau nu doar o bursă prosperă, ci toate aspectele vieţii. Graţie unei noi invenţii financiare

geniale, americanii puteau dintr-odată să aibă lucruri pe care nu se așteptaseră niciodată să le aibă – și le puteau avea pe loc. Se numea plată în rate și a schimbat nu doar modul în care cumpărau americanii, ci și modul cum gîndeau.

Ideea era extraordinar de simplă. Să spunem că un radio costa 100 de dolari. Clientul îl cumpăra cu 110 dolari, plătind un avans de zece dolari și cîte zece dolari pe lună timp de zece luni – avînd astfel plăcerea de a cumpăra pe loc un radio cu un cost suplimentar de doar zece dolari. Magazinul vindea contractul unei societăți financiare pentru 83 de dolari, ceea ce, cu tot cu avansul de zece dolari, însemna 93 de dolari în mîină pentru magazin. După ce treceau cele zece luni, societatea financiară mai dădea magazinului zece dolari drept comision pentru încasarea ratelor lunare. Rezultatul este că la sfîrșitul termenelor de plată magazinul cîștiga 103 dolari, societatea financiară avea șapte dolari profit la o investiție de 83 de dolari și clientul intra imediat în posesia unui obiect prețios la care înainte ar fi putut doar să viseze. Cum remarcă Louis Hyman într-o istorie a creditelor de consum în America, *Debtor Nation*, sistemul era atît de ingenios, încît toată lumea era mulțumită. Clienții care cumpărau aspiratoare prin intermediul Republic Finance Company plăteau o dobîndă de doar 1,05 dolari pe lună timp de cinci luni, ceea ce, deși nu părea mare lucru, însemna un profit de 62% pentru RFC și acționarii săi. Pe asemenea calcule încîntătoare se construia o lume nouă.

„Cumperi acum, plătești mai tîrziu” s-a dovedit a fi o idee atît de irezistibilă, încît în scurt timp oamenii cumpărau în rate tot felul de lucruri: haine, mobilă, aparate de uz casnic, căzi, dulapuri de bucătărie și mai ales mașini. Achiziționarea cu plata în rate a umplut casele americanilor de produse strălucitoare și străzile de mașini. A transformat America într-un paradis al consumatorilor, așa cum a rămas pînă astăzi.

Din toate aceste motive, America se afla pe o poziție cu totul aparte. Dintre cele patru națiuni, era de departe cea mai dinamică din punct de vedere economic în vara în care a avut loc întrunirea din Long Island, dar și cea mai neexperimentată. Banca sa centrală, Rezerva Federală, fusese înființată de numai 13 ani și avea o structură atît de greoaie, încît era aproape incapabilă să acționeze în mod hotărît. Parțial vinovat pentru funcționarea ciudată și cam împiedicată a Rezervelor Federale era, în mod interesant, tatăl celui mai celebru tînăr aviator din America. Ca membru al Comisiei pentru Activități Bancare și Industrie a Camerei

Reprezentanților, C.A. Lindbergh contribuisese la conceperea Rezervelor Federale. Ca mulți oameni din Vestul Mijlociu care crescuseră la țară, Lindbergh tatăl îi antipatiza profund pe bancherii din est – ar fi fost oripilat dacă ar fi știut că fiul său avea să se însoare cu fiica unui partener de la Morgan – și voia ca puterile noii Bănci a Rezervelor Federale să fie împărțite, nu concentrate într-o singură instituție de pe coasta de est. Din acest motiv, el și colegii lui din Congres au hotărât să nu înființeze o singură bancă centrală, ca în alte țări, ci să creeze o rețea formată din 12 bănci regionale independente, aflate sub supravegherea nu foarte strictă a unui Consiliu al Rezervelor Federale de la Washington.

Era – și este în continuare – o invenție foarte ciudată. Deși cele 12 bănci regionale formează la un loc o unică bancă centrală și acționează în numele guvernului, ele sînt în același timp niște concerne private, individuale, axate pe profit, deținute de niște acționari. Funcția lor principală, din punctul de vedere al guvernului, este să controleze masa monetară, ceea ce fac ajustînd rata scontului – rata dobînzii la care băncile Rezervelor Federale acordă împrumuturi băncilor comerciale. Rata scontului este rata de bază în funcție de care se calibrează ratele tuturor celorlalte bănci.

Cele 12 avanposturi ale Rezervelor Federale împrăștiate prin toată țara erau în principiu la fel de importante, dar practic cea din New York, condusă de Benjamin Strong, deținea de departe o poziție dominantă. Cum spunea Allan H. Meltzer despre Strong în cartea sa în care prezintă istoria Rezervelor Federale: „Era de părere că cele 12 bănci ale Rezervelor Federale sînt cu 11 prea multe”. Sub conducerea lui Strong, Banca Rezervelor Federale din New York a profitat de numeroasele sale avantaje, mai ales de faptul că era mai mare decît toate celelalte și că se afla în capitala financiară a Americii. Consiliul Rezervelor Federale de la Washington se afla încă în mare parte în mîinile unor incompetenți numiți în mod inept și indolent de președintele Harding. În mod decisiv, Strong a obținut pentru Banca Rezervelor Federale din New York dreptul de a reprezenta în mod exclusiv Statele Unite în tranzacțiile cu alte țări. Pe scurt, a devenit banca centrală *de facto* – mai mult sau mai puțin tocmai ceea ce kongresmenul C.A. Lindbergh fusese hotărît să evite.

Timp de cinci zile, cei patru bancheri au avut întâlniri secrete. Nu au făcut nici o declarație publică. Nici măcar nu au confirmat că se întîlnesc – lucru destul neobișnuit, avînd în vedere că luau decizii care aveau să determine

cursul finanțelor mondiale pentru mulți ani de atunci înainte. Ce anume au discutat nu se știe pentru că nu există nici un fel de procese-verbale, dar problemele cu care se confruntau se rezumau în mare la un singur aspect: aurul.

Sistemul bancar internațional rămânea devotat aproape obsesiv unui mecanism venerabil, dar care cam începuse să scîrțîie: etalonul aur. Etalonul aur este un concept fascinant de simplu. Conform acestuia, orice bani de hîrtie aflați în circulație au acoperire în aur. Pe vremea cînd America era pe etalonul aur, o bancnotă de zece dolari putea fi schimbată pe aur în valoare de zece dolari și viceversa. Cu alte cuvinte, aurul era cel care dădea valoare bucățelelor de hîrtie numite bani. Etalonul aur avea anumite limite – în primul rînd, cantitatea de bani aflați în circulație era limitată de cantitatea de aur ce avea descoperire –, dar implica și multe aspecte atrăgătoare care compensau asta și care îi făceau pe bancheri să-l îndrăgească. Făcea ca inflația să fie aproape imposibilă pentru că statele nu puteau pur și simplu să tipărească bancnote. Politicienii nu puteau influența cursul valutar în funcție de interesele lor înguste, pe termen scurt. Etalonul aur promova stabilitatea prețurilor și, în general, menținea în mișcare mecanismele greoaie ale comerțului internațional. Iar mai presus de toate, etalonul aur avea și o importanță uriașă la nivel psihologic. Funcționa. Funcționa de mult timp. Asta știa lumea.

Problema era că acum nu prea mai funcționa foarte bine. Jumătate din aurul lumii se afla în Statele Unite, majoritatea în spatele unei uși de oțel de 90 de tone dintr-un seif cu cinci niveluri, aflat în subsolul Băncii Rezervelor Federale din New York, în sudul Manhattanului. De fapt, nu era bine deloc. Să ai tu tot aurul ar putea părea o idee grozavă, dar în realitate asta ar însemna că alte țări nu ți-ar mai putea cumpăra produsele pentru că ele nu ar mai avea aur cu care să le plătească. În interesul comerțului și al unei economii globale sănătoase, aurul ar trebui să circule. Însă el se acumula constant, fără încetare, într-o țară care deja era mai bogată decît toate țările Europei la un loc.

Prudent – ca să nu zic pur și simplu decent – ar fi fost ca America să-și ajute prietenii din Europa. Era în interesul Americii să mențină desfășurarea comerțului internațional. Așa că Strong a decretat că Rezerva Federală își va reduce rata scontului de la 4% la 3,5%, pentru a-i încuraja pe deținătorii de aur să-și mute economiile în Europa, unde aveau să se bucure de dobînzii mai mari. La rîndul său, asta avea să crească rezervele Europei, să ajute la stabilizarea monedelor europene și să stimuleze comerțul în general.

Strong miza pe faptul că economia Americii va putea absorbi efectele unei mici reduceri a dobânzii fără s-o ia razna. Asta avea să se dovedească a fi o eroare de calcul spectaculoasă.

Cei patru bancheri au pus capăt discuțiilor pe 7 iulie și au plecat imediat la Washington ca să le aducă la cunoștință anumitor membri ai Consiliului Rezervelor Federale ce decizie au luat. Era o îndrăzneală nemaipomenită din partea lui Strong să-și închipuie că va putea impune Rezervelor Federale cum să procedeze, iar patru dintre bănci – cele din Chicago, San Francisco, Minneapolis și Philadelphia – au refuzat să accepte planul, parțial, fără îndoială, de nervi, dar și din convingerea legitimă că era o nebunie să încurajeze și mai multe împrumuturi când valorile pieței erau deja atât de ridicate. Însă Consiliul Rezervelor Federale, într-o acțiune fără precedent, a trecut peste obiecțiile băncilor care nu voiau să se supună și le-a cerut să se conformeze.

Reducerea ratelor dobânzilor a avut un efect exploziv – „scînteia care a aprins incendiul de pădure”, cum spunea scriitorul și economistul Liaquat Ahamed. Rezultatul a fost Marea Bulă Speculativă din 1928. În următorul an, prețurile acțiunilor aveau să crească de peste două ori, deși atinseseră deja culmi de neînchipuit, iar volumul împrumuturilor acordate de brokeri investitorilor urma să crească cu peste un miliard, ajungînd la instabila și irațională sumă de 4,5 miliarde de dolari – toate acestea alimentate de convingerea evident nebunească potrivit căreia acțiunile puteau să crească la nesfîrșit.

Totuși, pentru moment, puțini oameni din afara sistemului bancar au văzut vreun motiv de îngrijorare. Dintre politicieni, doar Herbert Hoover s-a alarmat imediat – și s-a enervat cumplit. A zis că Strong este „o anexă mentală a Europei” (iar mai tîrziu avea să-l acuze de „crime mai grave decît uciderea”) și a scris Consiliului Rezervelor Federale, prezicînd că imprudenta scădere a ratelor dobânzii putea precipita o depresiune. În același timp, l-a îndemnat pe Coolidge să facă ceva ca să contracareze această acțiune. Coolidge a refuzat, convins că piața nu are nici o problemă – secretarul Trezoreriei, Andrew Mellon, în care avea încredere, asigurase recent pe toată lumea: „Bursa pare să funcționeze ca la carte și nu văd nici un semn de speculații exagerate” –, și, oricum, Rezerva Federală era un organism independent și nu era treaba lui să-i anuleze hotărîrile. Așa încît, ca de obicei, nu a făcut nimic, întorcîndu-se la activitatea plăcută a pescuitului. De Marea Depresiune avea să se ocupe altcineva.

1. De fapt, această mantra, așa cum a redat-o Coué în cartea lui, era: „Cu fiecare zi care trece, mă simt din ce în ce mai bine, *din toate punctele de vedere*” [ed.rom.: *Autocontrolul prin sugestie conștientă. Despre sugestie și aplicațiile acesteia*, traducere de Cristian Hanu, ediție îngrijită de Cătălin Parfene, Editura Adevăr Divin, Brașov, 2010, p. 28]. Clienții lui Coué din America s-au autosugestionat să rețină varianta mai la obiect.

Capitolul 16

În sfârșit în țară se mai încălzea și se mai usca nițel pământul. La New York, temperatura a crescut spre 26 de grade când a început weekendul prelungit cu 4 iulie. Se instala primul val de caniculă din vara aceea.

Căldura a schimbat total viața orașului. Toți oamenii aveau aerul că suferă laolaltă, iar necunoscuții intrau în vorbă din senin. În sfârșit, toată lumea avea un subiect de discuție. S-a instituit din nou viața în comun în sensuri care în mare parte fuseseră uitate. Unii stăteau pe verandă. Frizerii își scoteau scaunele afară și îi bărbiereau pe mușterii sub copaci sau sub umbrare. Peste tot ferestrele erau larg deschise – în birouri, apartamente, hoteluri, biblioteci, spitale, școli –, așa că zgomotele orașului te urmăreau peste tot. Vuietul ca de valuri al mașinilor din depărtare, țipetele copiilor care se jucau, o ceartă din clădirea de alături – toate acestea și un milion de alte zgomote te asaltau când lucrai, când citeai sau când te chinuiai să dormi. Astăzi intrăm în clădiri ca să scăpăm de tumultul orașului. În anii '20, o mare parte din el te urmărea și în interior.

Pentru că 4 iulie pica luni, mulți angajați se bucurau de un weekend de trei zile, o minunăție nemaiauzită într-o vreme când majoritatea oamenilor abia se obișnuiau cu ideea de weekend. În America, săptămîna medie de lucru se scurtase de la 60 de ore la începutul deceniului la 48 de ore, așa că oamenii aveau mult mai mult timp liber, dar perspectiva unei pauze de trei zile încă era suficient de rară ca să stîrnească entuziasm. Aproape toată lumea părea hotărîtă să încerce să profite la maximum de asta. Vineri toate trenurile erau ticsite și rezervările de bilete pentru vagoanele Pullman se epuizaseră cu multe zile înainte. Se estima că două milioane de oameni aveau să plece din ori să vină la New York în minivacanța de 4 iulie, afirma *Times*. Pennsylvania Railroad a suplimentat numărul de trenuri cu încă 235 ca să ușureze deplasarea mulțimilor de oameni, iar New York, New Haven & Hartford Railroad a promis să facă eforturi similare pentru cei care se îndreptau spre nord, către Cape Cod și Maine.

Mai aproape, Coney Island a raportat un milion de vizitatori pe 3 iulie, cel mai mare număr înregistrat vreodată

aici, iar plajele din Rockaways și Staten Island au atras cam încă jumătate de milion – deși, în mod bizar, au raportat oficialitățile, cei care locuiau în Staten Island se îmbarcau mai ales pe feriboturi cu destinația New Jersey, unde Asbury Park, Long Beach și Atlantic City afirmau că nu mai pomeniseră niciodată atîta potop de oameni. În Atlantic City, sîmbătă, duminică și luni, promenada de pe țărm a fost ticsită de oameni din zori pînă noaptea tîrziu.

Cei care nu au avut cum să plece din oraș făceau și ei ce puteau ca să se mai răcorească. Mulți mergeau la cinema, unde era plăcut, pentru că aveau aer condiționat – deși sintagma *aer condiționat* încă nu exista pe vremea aceea. Avea să apară pentru prima dată, în *Evening Gazette* din Reno, Nevada, în luna următoare. Pentru moment, clădirile care erau răcorite artificial se chema că au aer rece, nu aer condiționat.

Pentru cei mai strînși la pungă existau troleibuze deschise care circulau pe Broadway, iar cu cinci cenți te puteai plimba cu ele cît voiai. Sute de oameni făceau asta. Noaptea, mulți scoteau saltele pe scările de incendiu sau pe acoperiș și dormeau acolo. O mulțime se duceau în Central Park cu păături și perne și își petreceau noaptea sub cerul liber. Dramaturgul Arthur Miller, care pe atunci avea 11 ani și locuia în 110th Street, își amintea peste ani experiența suprarrealistă a unei plimbări printr-un dormitor comun aflat sub cerul liber: „Împreună cu încă vreo doi copii, traversam Central Park, trecînd printre sutele de oameni, singuri sau familii întregi, care dormeau pe iarba, alături de deșteptătoarelor lor mari, care creau o cacofonie a secundelor ce se scurgeau, ticăitul unui ceas sincopînd cu al altuia. În întuneric se auzeau plînsuri de copii, murmurele unor voci groase de bărbați și, din cînd în cînd, rîsul ascuțit al unei femei de undeva de lîngă lac”.

Cei care nu puteau dormi făceau adesea plimbări lungi, pe jos sau cu mașina, dacă aveau. În noaptea de 3 iulie, zece persoane de la o pensiune din South Orange, New Jersey – șase adulți și patru copii –, s-au îngrămădit într-o mașină și au plecat la plimbare „așa, ca să se mai răcorească”, după cum povestea proprietarul mașinii, James De Cicco. Doamna Catherine Damiano tocmai învăța să conducă și l-a întrebat dacă n-o lasă și pe ea puțin la volan, ca să mai exerseze. De Cicco a acceptat imediat. Din nefericire, doamna Damiano a înecat motorul pe calea ferată tocmai cînd se apropia în viteză un tren al companiei Pennsylvania Railroad – unul dintre cele trimise în grabă spre oraș ca să ajute la transportul numărului mult prea mare de călători. Trenul a lovit mașina

cu 65 de kilometri la oră. Doamna Damiano și toți cei patru copii au murit pe loc. Și-au pierdut viața încă doi adulți. Alți doi au fost răniți grav. Doar domnul De Cicco a reușit să sară din mașină, scăpând teafăr. Nimeni nu mai auzise vreodată de un accident de mașină cu atîția morți: șapte. Bietul soț al doamnei Damiano, care lucra de noapte și habar nu avea că soția și copiii lui pieriseră, a aflat a doua zi dimineață că își pierduse toată familia.

Merită să precizez că toate acestea se întîmplau cînd temperatura din timpul nopții era de vreo 20 și ceva de grade. Dar în luna aceea și temperatura, și umiditatea aveau să urce la niveluri mult mai necruțătoare în mare parte a țării și urmau să moară mult mai mulți oameni.

Luni, vremea caldă și atmosfera de vacanță au atras o mulțime de oameni pe Yankee Stadium, pentru un *doubleheader* de 4 iulie între Yankees și Washington Senators. 74 000 de oameni – mai mulți decît participaseră la vreun meci de baseball în timpul sezonului oriunde în țară – s-au îngrămădit în arenă, iar alte mii au trebuit să fie opriți la intrare.

Săptămînilor de vreme rea din cauza cărora se amînaseră atîtea zboruri de pe aerodromul Roosevelt au dat peste cap și programul meciurilor de baseball din vara aceea. În 1927 echipa Yankees a jucat 18 *doubleheader*-e – patru numai în șase zile din iunie –, dar nici unul nu avea să fie mai important decît cel din 4 iulie¹. Cei de la Yankees arătaseră ce pot în iunie, cu 21 de victorii și șase înfrîngerii în luna respectivă, fiind în fruntea clasamentului după nouă meciuri și jumătate față de restul echipelor din ligă, dar acum și cei de la Senators începeau să se încălzească. Loveau bine mingea – cinci dintre primii nouă aveau o medie a înscrierilor de peste 0,300 – și tocmai cîștigaseră zece meciuri la rînd, urcînd pe locul al doilea și declasîndu-i pe cei de la White Sox. Au sosit la New York optimiști, încrezători că cele două meciuri puteau fi un punct de cotitură pentru ei în acest sezon. Și chiar au fost – dar nu așa cum se așteptau.

Yankees i-au desființat. În cel mai umilitor de inegal meci dintr-un *doubleheader*, New Yorkul a cîștigat cu 12 la 1, respectiv 21 la 1. Yankees loveau mingea întruna, de parcă erau la antrenament, de nouă ori cel de la bătaie avansînd două baze, de patru ori trei baze și înscriind cinci *homerun*-uri – 37 de lovituri reușite și un total de 69 de baze. Media înscrierii echipei în ziua aceea a fost de 0,468. Fiecare

jucător de la Yankees aflat la serviciu – în afară de unul –, inclusiv aruncătorii, a avut cel puțin o lovitură reușită, iar șase au marcat patru sau mai multe. Până și novicele Julie Wera, care nu lovea tare și era folosit rar, jucând în doar 43 de meciuri din două sezoane scurte ale ligii întâi, a realizat un *homerun* – singurul din cariera sa –, înscriind două puncte. (Apropo, „Julie” venea de la *Julian*.) Singurul jucător care nu a înscris a fost aruncătorul Wilcy Moore, pe care mai toată lumea îl considera cel mai prost jucător dacă era la bătaie, dar la aruncare a rezistat nouă reprize la rând și nu i-a lăsat pe adversari să înscrie decât un punct. Asta după o prestație la fel de sigură pe sine a lui George Pipgras, care i-a lăsat pe adversari să marcheze un singur punct din nouă lovituri reușite într-un meci din deschidere – dar care a înscris și două lovituri reușite când a ajuns la bătaie.

„Nici o echipă care aspira la titlul de campioană nu a mai fost bătută vreodată în halul ăsta”, comenta *The New York World*. „Îmi doresc să se termine odată sezonul ăsta”, a spus apărătorul de la baza întâi al echipei Senators, Joe Judge. De fapt, era ca și terminat. Cu aceste două victorii, cei de la Yankees conduceau acum în clasament cu 11 meciuri și jumătate. Aveau să-i învingă din nou pe Senators a doua zi și în șase din celelalte șapte partide rămase. După aceea nici o echipă nu a mai reprezentat vreodată o amenințare pentru Yankees.

Asta a fost o mare surpriză. Aproape toată lumea estimase că Philadelphia Athletics va câștiga fanionul Ligii Americane în 1927. Opinia unanimă era că Yankees nu mai erau ce-au fost. În primul rând, Ruth avea 32 de ani și avea ditamai burdihanul, iar jucătorii de la aruncare erau și mai bătrâni. Dutch Ruether și Herb Pennock aveau 33 de ani. Bob Shawkey și Urban Shocker aveau 36. Vârsta medie a echipei depășea 28 de ani. Doar cinci dintre jucători se născuseră în secolul XX. Shocker era într-o formă atât de proastă, încât avea să moară înainte de sfârșitul sezonului următor.

Și totuși, în 1927 Yankees avea să se dovedească a fi una dintre cele mai grozave echipe din toate timpurile – poate chiar cea mai grozavă. Șapte membri ai ei (cu tot cu antrenorul Miller Huggins) aveau să fie incluși în Baseball Hall of Fame, o proporție extraordinară pentru o singură echipă. Rareori s-a mai văzut un grup de jucători de o asemenea valoare.

În general, e inutil și naiv să compari performanțele unor sportivi din epoci diferite, dar se poate spune că, atunci când unii s-au încumetat să facă asemenea estimări imprudente, echipa de baseball aleasă cel mai frecvent drept

cea mai bună din istorie este New York Yankees din '27. Cu siguranță este corect să spunem că au fost excepționali, atât ca jucători, cât și ca oameni. Iată-i pe câțiva dintre cei mai memorabili.

Waite Hoyt, aruncător dreptaci. Poreclit „Școlarul” pentru că ajunsese în liga întâi când avea doar 17 ani, era acum la al zecelea sezon de când juca în liga întâi; era unul dintre cei mai buni ani din cariera lui. Avea să încheie sezonul cu 22 de victorii și șapte înfrângeri, ocupînd primul loc sau unul dintre primele locuri în clasament la cinci categorii pentru aruncare.

Viața privată a lui Hoyt era la fel de memorabilă. Era fiul unui bine-cunoscut artist de vodevil, avînd și el talent la cîntat – era atât de bun, încît ar fi putut să-și cîștige pîinea pe scenă dacă ar fi ales să facă asta. Socrul lui Hoyt avea o firmă de pompe funebre în New Jersey, iar Hoyt îl ajuta adesea preluînd morții de la morgile din Manhattan și aducîndu-i în New Jersey ca să fie pregătiți pentru înmormîntare. Se pare că uneori mai lăsa cîte-un cadavru în mașină, la Yankee Stadium, pe timpul meciului, după care îl livra la destinație. În afara sezonului, și Hoyt studia pentru a deveni antreprenor de pompe funebre.

Urban Shocker, tot aruncător, se numea de fapt Urbain Jacques Shockor, făcînd parte dintr-o familie franco-canadiană care locuia în Cleveland. Era cam bețiv, dar pe vremea aceea mulți jucători cam trăgeau la măsea. Avea un deget îndoit la mîna cu care arunca mingea, din cauza unui accident din tinerețe, ceea ce îl făcea să apuce mingea mai altfel, îmbunătățindu-i foarte mult aruncările lente și cu efect. De asemenea, era unul dintre cei 17 aruncători cărora li s-a permis să arunce mingi umezite cu salivă și după 1919. Avea al treilea cel mai mare salariu din echipă, după Ruth și Pennock: 13 500 de dolari.

Shocker a jucat la aruncare 13 ani în liga întâi și nu a avut nici un sezon prost. În 1927 a înregistrat 18 victorii și șase înfrângeri. Era al doilea ca procent al victoriilor din toată liga, era pe locul al doilea la cel mai mic număr de avansări la bază împărțit la numărul adversarilor la bătaie și pe locul al treilea la coeficientul de eficiență. Cu adevărat extraordinar avînd în vedere toate acestea este faptul că era extrem de bolnav. Shocker avea o afecțiune cardiacă atât de gravă, încît trebuia să doarmă stînd în șezut. (Unele cărți spun că în picioare, dar pare improbabil.) În fotografiile lui din 1927 este tras la față, pîrînd cu cel puțin zece ani mai în

vîrstă decît era în realitate. La începutul toamnei, avea să se simtă prea rău ca să mai rămînă în echipă. Peste mai puțin de un an era mort.

Herb Pennock, aruncător, făcea parte dintr-o familie bogată de quakeri din Philadelphia și coechipierii lui îi spuneau Boiernașul sau Kennett Boiernașul. În afara sezonului vîna vulpi, cultiva crizanteme și colecționa antichități. Era stîngaci și a jucat baseball 22 de ani, iar în 1927 se apropia de sfîrșitul carierei. După meciuri avea adesea dureri atît de mari, încît nici măcar nu mai putea ridica brațul ca să se pieptene. În 1927, Pennock era al doilea între cei mai bine plătiți aruncători din echipă, cu un salariu de 17 500 de dolari. Mai tîrziu a fost inclus în Hall of Fame.

Wilcy Moore, aruncător, era cel mai neverosimil membru al echipei. Deși era începător, avea cel puțin 30 de ani sau poate chiar mult mai mult. Nu știa nimeni sigur și nici el nu voia să zică. Crescuse la o fermă din Hollis, Oklahoma, după care fusese mulți ani un aruncător bun, dar nu excepțional în liga a doua; în 1925 și-a fracturat încheietura mîinii și asta i-a îmbunătățit cumva aruncarea. Deși uneori mai deschidea partida (ca pe 4 iulie), în general era *fireman* – aruncător de rezervă care intră în joc și salvează meciul cînd sînt oameni la bază și situația este precară. Echipa îl numea Doc pentru că specialitatea lui era „să doftoricească meciurile betege”, cum spunea un reporter. În 1927 a avut un an extraordinar de bun – singurul din cariera lui.

Tony Lazzeri, apărător la baza a doua și libero. (Un libero este un apărător între bazele a doua și a treia.) Deși 1927 era abia al doilea sezon al său, se considera deja că el ar putea fi cel mai bun apărător în zona de bătaie din liga întîi. Deși cîntărea doar 75 de kilograme, Lazzeri avea o forță formidabilă la bătaie. A reușit 60 de *homerun*-uri și 222 de puncte marcate în urma loviturilor pentru Salt Lake City, în Liga Coastei Pacificului din liga a doua, în 1925, înainte de a da lovitura în liga întîi cu Yankees, în 1926.

Lazzeri era un erou aparte mai ales pentru americanii de origine italiană. Este puțin surprinzător să te gîndești că italienii erau niște rarități în baseballul profesionist, dar în 1927 asta era situația. În mintea oamenilor, italienii erau asociați fie cu gangsterii ca Al Capone, fie cu anarhiștii ca Sacco și Vanzetti, așa că un italian care se descurca bine în cel mai american dintre sporturi era tratat aproape ca un zeu de comunitatea italiană. Marele secret al lui Lazzeri era că

avea epilepsie – asta într-o vreme când epilepticii erau încă închiși adesea la azil –, dar, în cei 14 ani cât a jucat în liga întâi, nu a făcut niciodată o criză pe teren. Și el avea să intre în Hall of Fame.

Bob Meusel, apărător exterior pe stînga. Poreclit „Bob Tăcutul”, adesea nu scotea nici un cuvînt zile în șir și era distant chiar și cu coechipierii lui. Nu le mulțumea niciodată suporterilor cînd îl aclamau și părea insensibil și la laude, și la critici. 1927 a fost cel mai bun an din cariera lui: a avut o medie a înscrierilor de 0,337, cu 174 de lovituri reușite și 103 puncte înscrise în urma loviturilor sale. El și Ruth se înțelegeau foarte bine, în principal pentru că lui Meusel îi plăcea să petreacă. Doar că petrecea în tăcere.

Earle Combs, apărător exterior pe centru, era tăcut și prietenos. Fusesse profesor la țară, în Kentucky, înainte de a juca baseball profesionist. Nu fuma, nu bea, nu înjura și își petrecea mare parte din timp citind Biblia. Era probabil cel mai simpatizat din echipă, atît de jucători, cît și de ziaristii sportivi. Era un bun apărător exterior pe centru, pe care te puteai baza, și unul dintre cei mai buni jucători ai tuturor timpurilor cînd era primul la serviciu. În 1927 urma să aibă cel mai bun sezon din carieră. Cele 231 de lovituri reușite de el au stabilit un record pentru Yankees. Și el s-a numărat printre cei incluși în Hall of Fame.

Benny Bengough, prinzător rezervă. Deși nu prea juca – a intrat doar în 31 de meciuri –, Bengough era unul dintre cei mai populari membri ai echipei. S-a născut la Liverpool, în Anglia, dar a crescut în Niagara Falls, New York, și a făcut studii teologice înainte de a se hotărî să devină sportiv. Bengough era chel complet. Într-o noapte s-a dus la culcare cu tot părul pe cap și a doua zi s-a trezit fără nici un fir. În glumă, se prefăcea adesea că își trece degetele prin păr. Mai ales Ruth ținea foarte mult la el.

Demn de remarcat era și Eddie Bennett, care era *batboy* (căra echipamentul echipei). Bennett era cocoșat, iar jucătorii îi atingeau ghebul înainte de meciuri, ca să aibă noroc. Bennett avea reputația aproape stranie că ar purta noroc echipelor. A fost *batboy* și pentru White Sox în 1919, cînd echipa a cîștigat campionatul. Apoi s-a mutat la Dodgers, în 1920, și echipa a devenit campioană. În 1921 a ajuns la Yankees tocmai în momentul cînd echipa începea să dețină supremația și a ajutat-o să cîștige primul titlu. În 1927 era

unul dintre cele mai prețuite personaje din baseball. Unii spun că nu doar căra echipamentul, ci era și un fel de antrenor pe banca tehnică.

În sfârșit – și mai presus de toți – erau Ruth și Gehrig, cel mai formidabil duo din istoria baseballului. Lou Gehrig făcea ceva ce nimeni nu mai făcuse: reușea *homerun*-uri la fel de bine ca Babe Ruth. Împreună, în 1927, aveau să realizeze un sfert dintre *homerun*-urile din Liga Americană.

În aparență, Lou Gehrig avea toate calitățile la care te-ai aștepta de la un erou. Era condescendent și chipeș, avea un zîmbet cuceritor, ochi foarte albaștri și gropiță în bărbie, era extrem de talentat și avea un fizic care părea sculptat în granit. În schimb, era un om fără personalitate și extraordinar de timid, mai ales în preajma femeilor. La vârsta de 23 de ani încă nu avusese nici o prietenă și locuia tot cu părinții. Odată, într-un interviu acordat unei reviste, a afirmat că uneori mai trage câte-o țigară și că îi place să mai bea câte-o bere, dar nimeni nu l-a văzut făcînd așa ceva. Făcîndu-li-se milă de el, coechipierii săi Benny Bengough și Mark Koenig l-au chemat odată în apartamentul lor ca să-i facă cunoștință cu niște fete. Gehrig a venit îmbrăcat într-un costum călcat frumos de mama lui și a stat ca mutul pe canapea, prea îngrozit ca să spună ceva. Nu a scos nici un cuvînt toată seara.

Ca și Lindbergh, Gehrig nu era foarte sociabil, dar, în vreme ce Lindbergh era doar retras, Gehrig era aproape nefiresc de singuratic. Se ducea adesea într-un parc de distracții și se dădea singur în *roller coaster* ore în șir. Nu îi păsa cum arată și se știa că se încăpățînează să nu poarte palton sau alte haine groase; chiar și atunci cînd era foarte frig afară, el tot în cămașă umbla. Nu îi plăcea să se plîngă, așa că Jacob Ruppert îl plătea la fel ca pe multe dintre rezervele sale. Gehrig accepta întotdeauna orice salariu îi oferea Ruppert, așa că acesta îi dădea mereu bani puțini.

Gehrig se născuse la New York în 1903, într-o familie de imigranți germani săraci din Yorkville. Unii zic că la naștere ar fi fost ditamai bebelușul de 6,3 kilograme. (Și mama lui era ditamai femeia.) În familia Gehrig se vorbea germana. Tatăl nu prea lucra și era probabil bețiv. Doamna Gehrig a mai avut trei copii, dar toți au murit cînd erau foarte mici, așa că Lou nu a rămas doar singur la părinți, ci singurul copil care supraviețuise, ceea ce o făcea cu atît mai mult pe mama lui să-l cocoloșească.

Gehrig îi era extraordinar de devotat mamei sale. Dacă alți jucători își lua nevestele în cantonament, Gehrig o lua pe mama lui. Cînd pleca undeva, îi scria în fiecare zi. Înainte

de plecare, se pupau și se strîngeau în brațe zece minute, spre marea stînjeneală a coechipierilor aflați lîngă ei. Într-un turneu demonstrativ în Japonia, Gehrig și-a petrecut aproape tot timpul liber – și și-a cheltuit mare parte din banii pe care i-a cîștigat – cumpărînd cadouri pentru mama sa.

Gehrig a fost voinic încă de mic, fiind un sportiv înnăscut. Cînd a intrat la Liceul Comercial, putea să lovească mingea de baseball mai tare și mai departe decît orice licean pe care îl văzuse vreodată vreun antrenor din New York City. În 1920, echipa liceului a fost invitată la Chicago ca să joace cu cea mai bună echipă a unui liceu de acolo, Lane Tech, pe Cubs Park. În repriza a noua, cu toate bazele ocupate, Gehrig a reușit un *homerun*, trimițînd mingea peste zidul din fundul terenului de baseball; mingea a aterizat în Sheffield Avenue – ispravă care ar fi fost nemaipomenită chiar și în liga întîi. Gehrig avea 17 ani.

În toamnă s-a înscris la Columbia, unde mama lui lucra ca femeie de serviciu și bucătăreasă în căminul frăției Sigma Nu. Nefiind tocmai un student eminent, Gehrig a picat la cursul de germană pentru începători, deși germana era limba lui maternă. A picat și la engleză. Totuși, la trigonometrie a trecut examenul. Aproape sigur avea astfel de rezultate haotice mai degrabă din cauza programului încărcat, nu pentru că nu l-ar fi dus capul. În fiecare zi trebuia să se scoale în zori și să se grăbească la cantină ca să debaraseze mesele două ore și jumătate. Apoi stătea toată ziua la cursuri, după care avea antrenament la baseball sau la fotbal, în funcție de anotimp. După ce făcea un duș și mîncea ceva la repezeală, se întorcea la cantină ca să strîngă de pe mese și să spele vasele pînă tîrziu.

În 1923 a semnat un contract cu Yankees și doi ani mai tîrziu a devenit membru permanent al echipei. Pe 1 iunie 1925 a executat o lovitură în locul unui jucător pe nume Wally Pipp, apoi nu a mai lipsit de la nici un meci timp de 14 ani, pînă în mai 1939, în total 2 130 de partide consecutive – un record care a rezistat 64 de ani.

Ty Cobb de la Detroit Tigers, cel mai labil individ din baseball, a hotărît, încă de cînd s-au întîlnit prima dată, că nu poate să-l sufere pe Gehrig – pentru că ar fi fost păm_pălău și cam prost și mai ales pentru că avea fixația aia, să lovească mingea cu forță. Nu trecea niciodată pe lîngă Gehrig fără să-l înjure. Dacă Gehrig era la bază lîngă el, Cobb se trăgea cît mai aproape și îl bodogănea întruna. „Ține-ți piciorul pe pernă, Șnițel Vienez. Treci înapoi, olandez puturos și tîmpit ce ești!”, tot striga la el. Cînd Gehrig juca la prima bază, Cobb îl ocăra continuu de pe bancă. Pînă la urmă, Gehrig nu

a mai suportat și s-a năpustit spre banca de rezerve ca să pună mîna pe el. Cînd Cobb, prudent, s-a adăpostit în spatele unui jucător mai masiv, Gehrig a dat cu capul de un stîlp de susținere și a căzut la pămînt fără simțire. Cobb a fost atît de impresionat, încît nu l-a mai insultat niciodată.

Acum, în al treilea an de cînd juca în liga întîi, devenea evident că Gehrig putea să aibă cel mai bun an din istoria baseballului. Ba mai mult, avea toate șansele să doboare recordul de 59 de *homerun*-uri al lui Ruth. În ultimele 21 de meciuri – cu alte cuvinte, cam din ziua în care Lindbergh nu reușise să ajungă la Yankee Stadium – Ruth realizase cinci *homerun*-uri, un ritm mai mult sau mai puțin normal pentru el. În același interval Gehrig reușise 14, dintre care trei în același meci, pe Fenway Park din Boston – ceva ce nu mai făcuse nimeni niciodată. Dacă Gehrig își menținea ritmul din acele 21 de meciuri, asta însemna peste 100 de *homerun*-uri într-un sezon.

În cele două meciuri consecutive de pe 4 iulie împotriva Washingtonului, Gehrig a mai reușit două, inclusiv un mare șlem. La sfîrșitul zilei, avea la activ 28 de *homerun*-uri, față de cele 26 ale lui Ruth. Nimeni nu îl mai dăduse pe Ruth la o parte în felul ăsta. În lumea baseballului era pe punctul de a începe primul mare concurs de *homerun*-uri, iar entuziasmul generat era aproape nestăvilit.

În mod remarcabil, în ciuda rivalității și a faptului că aveau personalități extrem de diferite, Ruth și Gehrig erau prieteni la cataramă. Adesea Gehrig îl invita pe Ruth la el acasă, unde Babe se desfăta cu bunătățile gătite de doamna Gehrig și, potrivit mai multor biografii, făcea conversație în germană. (De fapt, conform surorii lui Ruth, Babe nu știa boabă de germană.) „Am ajuns să-l iubesc pe uriașul ăla olandez ca pe un frate”, își amintea Ruth în autobiografia sa, pîrînd cu adevărat sincer. Ruth era la fel de entuziasmat de succesul lui Gehrig ca orice suporter al acestuia; cît despre Gehrig, el era fericit că este lăsat să joace pe același teren de baseball cu Ruth. Era foarte impresionat de firea generoasă a lui Ruth. „Ar fi aproape imposibil să te simți invidios pe un om atît de altruist ca Ruth”, le spunea el unor reporteri.

Din păcate, aceste relații calde nu aveau să dureze la nesfîrșit. În anii '30, Gehrig avea să-l deteste pe Ruth din toată ființa lui. Aparent – și deloc surprinzător –, la asta ar fi contribuit și faptul între timp că Ruth s-ar fi culcat, din cîte se pare, cu nevasta lui Gehrig.

Mai spre vest, era nemaipomenit că se îndrepta vremea, căci apele fluviului Mississippi începeau în sfîrșit să se

retragă, încetul cu încetul. La începutul lunii iulie, un milion și jumătate de acri încă se aflau sub ape, dar ce era mai rău trecuse și Herbert Hoover putea de-acum să-i lase pe alții să se ocupe de coordonarea zilnică a eforturilor de ajutorare a populației.

Pentru Hoover, inundațiile de pe valea fluviului Mississippi au reprezentat un triumf personal. Se mândrea mai ales cu faptul că guvernul federal nu asigurase nici un fel de asistență financiară. Toți banii pentru ajutoare proveneau din donații din partea unor cetățeni și a unor organizații precum Crucea Roșie și Fundația Rockefeller. „Dar pe atunci”, nota Hoover cu un soi de tandrețe sentimentală în memoriile sale, treizeci de ani mai târziu, „cetățenii erau dispuși să aibă grijă unii de alții în vremuri de restriște, fără să le treacă prin cap că guvernul federal ar trebui să facă asta”. De fapt, sprijinul acordat celor care încercau să se pună din nou pe picioare era extrem de inadecvat. Hoover a insistat pentru aprobarea acordării unor împrumuturi de 13 milioane de dolari cu care să fie ajutate victimele inundațiilor, sumă ce pare destul de generoasă, dar în realitate asta însemna doar vreo 20 de dolari de căciulă, bani care, în plus, erau împrumutați – și atât de puțini, încât nu le erau de folos nici măcar celor mai săraci dintre oamenii aceia care pierduseră totul.

Marile inundații de pe valea fluviului Mississippi din 1927 au avut două efecte durabile. În primul rînd, au accelerat deplasarea persoanelor de culoare din Sud, în ceea ce astăzi se numește Marea Migrație. Între 1920 și 1930, 1,3 milioane de negri din Sud au migrat spre nord, unde sperau să găsească slujbe mai bine plătite și mai multă libertate personală. Asta a schimbat fața Americii într-un singur deceniu. Înainte de Marea Migrație, doar 10% dintre oamenii de culoare locuiau în alte state decît cele din Sud. După Marea Migrație, proporția a crescut la 50%.

Celălalt efect important al revărsării fluviului Mississippi a fost că a obligat guvernul federal să accepte că anumite probleme sînt prea complexe pentru ca statele să le rezolve singure. Deși Hoover își amintea mîndru că toate eforturile de ajutorare au fost susținute exclusiv cu fonduri din surse private, toată lumea știa că guvernul nu putea sta chiar cu mîinile în sîn în caz de dezastru. În 1928, Calvin Coolidge a promulgat, de nevoie, Legea privind controlul riscului de inundații, prin care se alocau 325 de milioane de dolari pentru încercarea de a se evita viitoarele situații de dezastru. După părerea multora, așa s-a născut guvernul intervenționist în America. Lui Coolidge nu i-a plăcut deloc

asta și a refuzat să officieze vreo ceremonie pentru a sărbători votarea legii. A preferat s-o semneze în biroul lui, după care a plecat să ia prânzul.

Între timp, în zonele inundate nu chiar toată lumea se bucura de retragerea apelor. În Morgan City, Louisiana, doamna Ada B. Le Boeuf, soția unui important afacerist local, a avut de dat ceva explicații când cadavrul umflat și lucios al soțului ei, cu răni evidente de glonț, a fost găsit pe un mal de pământ de unde tocmai se retrăseseră apele, la nouă zile după ce ea l-a dat dispărut. Când a fost luată la întrebări, doamna Le Boeuf a mărturisit că se încurcase cu alt cetățean de seamă al orașului Morgan City, Thomas E. Dreher, care era medic chirurg și, deloc întâmplător, cel mai bun prieten al soțului ei. Duplicitarul Dreher îl invitase pe Le Boeuf să meargă împreună la pescuit, îl împușcase, îi legase niște greutate de picioare și îl aruncase peste bord.

1927 a fost un an memorabil în ce privește crimele stupide, iar asta se încadra cu siguranță în această categorie, căci se pare că doctorului Dreher nu i-a trecut prin minte că nu e o idee bună să arunci un cadavru în apă în timpul unor inundații pentru că în cele din urmă apele se retrag, dar nu neapărat și mortul. Dr. Dreher și doamna Le Boeuf au fost judecați, condamnați și spânzurați unul lângă altul.

Pentru Charles Lindbergh, luna iulie nu a început deloc bine. Deși rezistase eroic celor mai tentante propuneri cu care încercaseră unii să-l momească, a acceptat totuși două oferte profitabile și acum venise momentul să le dea curs. Una era să facă un turneu de trei luni prin țară cu *Spirit of St. Louis*. Ideea era să viziteze fiecare dintre cele 48 de state, parțial pentru a satisface dorința oamenilor de a-l vedea în carne și oase, dar și pentru a ajuta la promovarea aviației. Fondul Daniel Guggenheim pentru Promovarea Aeronauticii avea să-i plătească 2 500 de dolari pe săptămână pe toată durata turneului, o sumă foarte generoasă. De detalii avea să se ocupe ubicuul Minister al Comerțului condus de Herbert Hoover. Turneul a fost programat să înceapă pe 20 iulie.

În același timp, Lindbergh a semnat cu editura G.P. Putnam's Sons un contract prin care se angaja să scrie rapid o autobiografie. Putnam i-a desemnat un *ghostwriter*, Carlyle MacDonald de la *The New York Times*, care a venit cu o primă variantă, dar lui Lindbergh nu i-a plăcut deloc tonul prea colocvial al acestuia și a insistat să scrie chiar el cartea – lucru care i-a alarmat pe cei de la editură, pentru că avea la dispoziție doar vreo trei săptămâni, interval în care trebuia să facă și o călătorie în Canada, unde fusese invitat de prim-

ministru pentru a participa la festivitățile în cinstea celor 60 de ani de existență a țării.

Vizita în Canada a fost plină de evenimente tragice. Pe 4 iulie, în timp ce restul Americii sărbătorea, Lindbergh a zburat la aerodromul Selfridge din Michigan, unde îl aștepta o escadrilă de avioane militare ca să-l escorteze pînă la Ottawa. Planul era ca la Ottawa Lindbergh să aterizeze primul, pe cînd ceilalți ar fi zburat în cerc deasupra lui. Din nefericire, două dintre avioanele care îl escortau și-au ciocnit aripile și unul a intrat în picaj. Locotenentul J. Thad Johnson a sărit în gol din avionul care se prăbușea, dar nu a mai apucat să-și deschidă parașuta. S-a izbit de pămînt cu o bufnitură îngrozitoare, aproape de locul unde tocmai aterizase Lindbergh, murind pe loc. Incidentul le-a stricat ziua multora, dar Lindbergh l-a luat ca atare. În lumea lui, moartea era un risc al meseriei.

Imediat după Ottawa, Lindbergh s-a întors în Long Island și s-a mutat la Falaise, un castel în stil franțuzesc de pe domeniul familiei Guggenheim din Sands Point, pe Coasta de Aur, la vreo 20 de kilometri de proprietatea lui Mills, unde chiar în acele zile aveau loc discuțiile dintre Benjamin Strong și ceilalți bancheri. Capătul Coastei de Aur deținut de familia Guggenheim era ceva mai boem decît restul și foarte popular pe Broadway și printre artiști. Florenz Ziegfeld, Ed Wynn, Leslie Howard, P.G. Wodehouse, Eddie Cantor, George M. Cohan și, o vreme, Scott și Zelda Fitzgerald au avut și ei case aici, ca și unele personaje mai dubioase, precum mafiotul Arnold Rothstein. Era lumea din *Marele Gatsby*, publicat cu doi ani înainte. Sands Point, unde membrii familiei Guggenheim locuiau în trei reședințe mărișoare, era bogatul East Egg din roman.

Lucrînd într-un dormitor cu vedere la mare, Lindbergh și-a scris povestea vieții, luîndu-se după versiunea lui Carlyle MacDonald. În aproape trei săptămîni a produs un manuscris de vreo 40 000 de cuvinte – o realizare impresionantă măcar ca volum, dacă nu și ca valoare literară. Cartea, intitulată *Noi*, a fost întîmpinată cu răceală de critici. Lindbergh a dedicat doar vreo 18 rînduri copilăriei și șapte pagini zborului său istoric. În rest vorbea aproape numai despre cascadorii aviatice și livrarea poștei par avion. Cum remarca sec autorul unei recenzii, „ca autor, Lindbergh este cel mai mare aviator din lume”. Dar publicului nu-i păsa. *Noi* a fost lansată pe 27 iulie și a ajuns direct în capul listei de bestselleruri. În primele două luni s-au vîndut 190 000 de exemplare. Oamenii nu se mai săturau de tot ce făcea Lindbergh.

Iar acum toată atenția publicului, care lui Lindbergh nu îi făcea nici o plăcere, avea să devină nu doar mai intensă, ci adesea destul de periculoasă.

1. Un *doubleheader* înseamnă două meciuri consecutive jucate în aceeași zi (de obicei din cauză că o partidă programată anterior a fost amînată din cauza vremii nefavorabile).

Capitolul 17

Pentru un om care a schimbat lumea, Henry Ford se învîrtea în cercuri foarte restrînse. A locuit toată viața la nici 20 de kilometri de locul unde s-a născut, o fermă din Dearborn, chiar lângă Detroit. Nu prea a văzut lumea și nici nu prea i-a păsat de ea.

Cu siguranță, era cam îngust la minte, nu avea educație și abia dacă știa să citească. Avea convingeri puternice, dar mai toate îndoielnice, care îl făceau să pară, cum scria *The New Yorker*, „cam într-o doagă”. Nu îi plăceau bancherii, doctorii, băutura, tutunul, lenea în toate formele ei, laptele pasteurizat, Wall Street, oamenii grași, războiul, cărțile și cititul în general, J.P. Morgan & Co., pedeapsa capitală, clădirile înalte, absolvenții de facultate, romano-catolicii și evreii. Mai ales evreii. Odată a plătit un specialist în ebraică pentru a traduce Talmudul în așa fel încît să reiasă că evreii sînt vicleni și avari.

Era atît de ignorant, încît adesea te lăsa cu gura căscată. Credea pămîntul nu poate susține greutatea zgîrie-norilor și că în cele din urmă orașele mari se vor prăbuși în adîncuri, ca într-un soi de apocalipsă biblică. Niște ingineri i-au explicat că un zgîrie-nori mare cîntărește cam 60 000 de tone, pe cînd piatra și solul excavate pentru a turna fundațiile ar ajunge pe la 100 000 de tone, așa că zgîrie-norii mai degrabă ușurau povara care apăsă pămîntul de sub ei – dar nu l-au convins. Rareori se întîmpla să se încreadă mai mult în date concrete sau în logică decît în instinctele sale.

Cel mai memorabil moment în care s-a văzut cît de limitat este Ford s-a înregistrat în 1919, cînd a dat în judecată *Chicago Tribune* pentru calomnie, pe motiv că l-ar fi numit „idealist ignorant” și „anarhist”¹. Timp de opt zile, avocații cotidianului *Tribune* au distrat toată națiunea navigînd pe apele nu tocmai adînci ale minții lui Ford. Întrebat dacă știe cine este celebrul trădător Benedict Arnold, Ford a răspuns: „Numele îmi este cunoscut”. „Cine a fost?”, a insistat avocatul. „Am uitat cine este”, a răspuns Ford. „Cred că e un scriitor.”

Așa s-a aflat că Ford nu prea avea habar pe ce lume trăiește. Nu știa cînd a avut loc Războiul de Independență („În 1812, cred; nu sînt sigur”) sau din ce cauză a izbucnit.

Întrebat despre politică, a recunoscut că nu prea este la curent și că nu votase decît o singură dată în viața lui. Asta se întîmplase imediat după ce împlinise 21 de ani, cînd, a spus el, îl votase pe James Garfield. Un avocat vigilant i-a atras atenția că de fapt Garfield a fost asasinat cu trei ani înainte ca Ford să îplinească vîrsta la care putea vota.

Și tot așa, zi după zi. Lumea era atît de încîntată și de fascinată de ignoranța lui Ford, încît, în fața tribunalului, vedeai în fiecare zi un întreprinzător care vindea copii tipărite la repezeală ale mărturiei lui Ford, cu 25 de cenți bucata; a cîștigat atîția bani, încît și-a cumpărat cu ei o casă. (Pînă la urmă, juriul i-a dat cîștig de cauză lui Ford, dar jurații – 12 fermieri flegmatici din Michigan care, în mod clar, considerau că au altceva mai bun de făcut decît să-și piardă timpul acolo – i-au acordat despăgubiri în valoare de numai șase cenți. *Tribune* nu le-a plătit niciodată.)

De aproape un secol, întrebarea dacă Ford chiar era prost sau doar neatent alimentează o controversă care s-a iscat în rîndul istoricilor și al altor comentatori. John Kenneth Galbraith nu avea nici o îndoială. Viața și cariera lui Ford, susținea el, au fost „marcate de obtuzitate și stupiditate și, în consecință, de o grămadă de erori groaznice”. Într-o biografie în general binevoitoare din 1957, Allan Nevins și Frank Ernest Hill spuneau că a fost „un ignorant în afara domeniului său de activitate, [dar] un ignorant cu bun-simț și integritate”. Acesta a fost cam cel mai cald omagiu primit de Henry Ford din partea celor care l-au cunoscut bine sau care l-au studiat cu atenție. Pe scurt, nu era un tip tocmai isteț și nici nu se gîndea prea mult înainte să deschidă gura.

Și totuși, a realizat lucruri extraordinare. Atunci cînd Henry Ford a produs primul Model T, americanii aveau de ales dintre vreo 2 200 de mărci de automobile. Fiecare dintre aceste mașini era, dintr-un anumit punct de vedere, doar o jucărie pentru capriciile celor bogați. Ford a transformat automobilul într-un obiect de uz general, o mașină ieftină și practică, pentru toată lumea, iar această diferență de filosofie i-a adus un succes inimaginabil și a schimbat lumea. În doar zece ani și ceva, Ford avea peste 50 de fabrici pe șase continente și 200 000 de angajați, producea jumătate din numărul de mașini la nivel mondial și era industriașul cu cel mai mare succes din istorie, cu o avere de vreo două miliarde de dolari, după estimările lui. Perfecționînd producția de masă și transformînd automobilul într-un obiect pe care și-l permitea și omul de rînd, a schimbat radical cursul și ritmul vieții moderne. Noi trăim acum într-o lume în mare parte

modelată de Henry Ford. Dar în vara anului 1927 colțul de lume al lui Henry Ford începea să pară cam bolovănos.

Henry Ford s-a născut în iulie 1863, în luna bătăliei de la Gettysburg, și a trăit pînă în era atomică, murind în 1947, cu puțin înainte să împlinească 84 de ani. De la început, nu a fost atras de viața la fermă, căci „era prea multă treabă de făcut”. În prima jumătate a lungii sale vieți, a fost doar un mecanic foarte bun. După ce s-a lăsat de școală, la vîrsta de 16 ani, a lucrat pentru diferite ateliere și magazine de motoare auto din Detroit, ajungînd în cele din urmă inginer-șef la Edison Illuminating Company. În anii 1890, a renunțat la asta ca să lucreze la ceva ce îl obseda: voia să construiască cea mai bună mașină posibilă. Potrivit lui Morris Markey, care scria la *The New Yorker*, Ford era într-o zi la o cursă de mașini cînd un pilot francez a avut un accident în urma căruia a fost rănit mortal. În timp ce alții alergau spre pilotul rănit, Ford a alergat la mașină, care scăpase mai teafără decît și-ar fi închipuit el. A luat cu el o bucată mare de șasiu și a descoperit că era făcut din oțel cu vanadiu, un material rezistent, dar ușor. Oțelul cu vanadiu a devenit metalul de bază al oricărei mașini pe care a fabricat-o după aceea. Indiferent dacă această poveste este adevărată sau nu, cert e că Ford nu s-a grăbit să înceapă producția pînă nu a pus la punct toate detaliile legate de fabricare și de compoziție. Avea 40 de ani cînd a înființat Ford Motor Company, în 1903, și 45 cînd a produs primul Model T².

Fordul Model T, ca și Ford însuși, nu părea că ar avea mari șanse să atingă măreția. Era aproape dinadins rudimentar. Mulți ani mașina nu a avut vitezometru și nici indicator al nivelului de combustibil. Cei care voiau să afle cîtă benzină mai au în rezervor trebuiau să oprească mașina, să coboare și să dea pe spate scaunul șoferului ca să verifice o joă aflată pe planșeu. Era și mai complicat să verifici nivelul uleiului. Proprietarul mașinii sau altcineva pus de acesta trebuia să se strecoare sub șasiu, să deschidă două supape cu un clește și, în funcție de viteza cu care se scurgea uleiul, să estimeze cît ulei mai trebuia – și cît de repede. Cît despre viteze, mașina folosea ceva care se numea transmisie planetară, despre care se știa că este idiosincronică. Trebuia să exersezi mult pînă să înveți să stăpînești cele trei viteze, dintre care una pentru marșarier. Farurile, acționate de un magnetou, erau atît de slabe, încît nu prea foloseau la nimic și se înfierbîntau atît de tare la viteze mari, încît tindeau să explodeze. Cauciucurile din față și cele din spate

erau de dimensiuni diferite, caracteristică inutilă ce îi obliga pe proprietarii de mașini să aibă la ei două roți de rezervă. Demarourile electrice au devenit standard abia în 1926, cu mulți ani după ce aproape toți ceilalți producători le foloseau deja în mod curent.

Și totuși, Fordul Model T a fost o mașină foarte îndrăgită. A fost sursa multor bancuri pline de afecțiune. De pildă, cică un fermier al cărui acoperiș de tablă fusese stîlcit de o tornadă l-a trimis la fabrica lui Ford, sperînd că îl va sfătui cineva cum să-l repare. Drept răspuns, a primit următorul mesaj: „Mașina dumneavoastră este una dintre cele mai distruse rable pe care le-am văzut vreodată, însă estimăm că o vom putea repara”. În ciuda tuturor cusurilor sale, Fordul Model T era practic indestructibil, ușor de reparat, suficient de puternic ca să nu se împotmolească în noroi sau în zăpadă și destul de înalt ca să nu fie deranjat de fâgașe într-o vreme cînd majoritatea drumurilor de țară erau neasfaltate. De asemenea, era admirabil de adaptabil. Mulți fermieri își modificau Fordurile Model T ca să-și arezice, să taie bușteni, să pompeze apă, să foreze puțuri ori să facă alte treburi utile.

Una dintre principalele caracteristici ale Fordului Model T de care astăzi nu prea își mai aduce nimeni aminte este că a fost prima mașină importantă la care locul șoferului era în stînga. Înainte, aproape toți producătorii îl așezau pe șofer în partea dreaptă a mașinii, către marginea drumului, astfel încît, atunci cînd cobora, să pună piciorul pe iarbă sau pe asfalt uscat, nu în noroiul vreunui drum neasfaltat. Ford s-a gîndit că acest avantaj ar putea fi apreciat mai mult de doamne, așa că a aranjat scaunele astfel încît să le fie lor mai ușor. În plus, cu noua aranjare a scaunelor, șoferul vedea mai bine drumul, iar cînd doi șoferi treceau unul pe lîngă altul, era mai ușor să oprească pentru a vorbi unul cu altul pe geam, față în față. Nu era Ford un mare gînditor, dar înțelegea natura umană. Oricum, noua aranjare a scaunelor la Fordul Model T a fost atît de populară, încît a devenit curînd un standard adoptat de toate mașinile.

Fordul Model T a fost un mare succes din prima clipă. În primul an, Ford a produs 10 607 mașini, mai mult decît fabricase oricare alt producător pînă atunci, și tot nu putea face față cererilor. Producția s-a dublat anual (mai mult sau mai puțin), pînă cînd, prin 1913-1914, a ajuns la aproape 250 000 de mașini pe an, iar în 1920-1921 la peste 1,25 milioane.

Convingerea cea mai persistentă despre Fordul Model T, că îl poți avea în orice culoare dacă aceasta era negru, nu era

decît parțial conformă cu realitatea. Unele dintre primele variante ale mașinii au fost produse în mai multe culori, însă culoarea depindea de modelul pe care îl cumpărai. Automobilele mici erau gri, autoturismele roșii și mașinile de oraș verzi. Negre nu găseai chiar deloc. Aceasta a devenit culoarea de bază în 1914 doar pentru că emailul negru se usca suficient de repede ca să se potrivească metodelor lui Henry Ford bazate pe linia de asamblare, și a durat numai pînă în 1924, cînd au început să se fabrice mașini albastre, verzi și roșii.

Exista un anumit lucru care explica avantajul competitiv al lui Ford: linia de asamblare mobilă. Procesul a fost perfecționat treptat, între 1906 și 1914, nu neapărat ca un plan progresiv, sistematic, ci mai degrabă ca o serie de expediente disperate, în încercarea de a face față cererilor. Ideea de bază a liniei de asamblare – sau a „asamblării progresive”, cum i se spunea la început – avea ca sursă de inspirație procesarea carcaselor de animale în abatoarele din Chicago, care, așa cum s-a remarcat adesea, era de fapt un soi de „linie de dezasamblare”. Mai erau companii care foloseau tehnici de tip linie de asamblare – așa făcea Westinghouse frîne pneumatice –, dar nici un al fabricant nu a adoptat acest sistem atît de cuprinzător și de obsesiv ca Ford. În timpul activității, muncitorii din fabricile lui Ford nu aveau voie să vorbească, să fredoneze melodii, să fluiere, să șadă, să se rezeme, să facă pauze de gîndire ori cine știe ce alte activități care să-i deosebească de niște roboți și li se dădea doar o pauză de 30 de minute pe tură, în care puteau să meargă la baie, să mănînce ceva ori să-și rezolve alte nevoi personale. Totul era pus la punct în beneficiul liniei de asamblare.

Henry Ford a susținut mereu că procesul liniei de asamblare a fost ideea sa, dar se pare că era cam prea generos cu sine. „Henry Ford nu a avut nici un fel de idei legate de producția de masă”, își amintea cîndva colegul lui Ford, Charles Sorensen. „Departa de el acest gînd; dar a fost fermecat de ea, ca și noi, ceilalți.”

Grație vitezei cu care erau realizate operațiunile, timpul necesar pentru a produce o mașină Ford a scăzut de la 12 ore în 1908 (care era deja un timp bun) la doar o oră și jumătate după 1913, cînd s-a deschis fabrica Highland Park. În perioada de vîrf a producției, la fiecare zece secunde cîte un automobil, camion sau tractor nou ieșea de pe banda de asamblare a unei fabrici Ford de pe cuprinsul Americii. În 1913, vânzările companiei ajunseseră la aproape 100 de

milioane de dolari, cu un profit de 27 de milioane. Odată cu creșterea eficienței, a scăzut și prețul – de la 850 de dolari în 1908 la 500 de dolari în 1913 și la 390 în 1914, după care s-a stabilizat, în cele din urmă, la suma aproape ridicol de rezonabilă de 260 de dolari în 1927.

În 1914, Ford a introdus ziua de muncă de opt ore, cu 40 de ore pe săptămână, și a dublat salariul mediu, acesta crescând la cinci dolari pe zi, ceea ce adesea este numit un gest de generozitate revoluționară. De fapt, acest lucru a fost necesar din cauza costurilor mari ale rotației personalului – care a fost, în mod uimitor, de 370% în 1913. În același timp, Ford a creat faimosul său Departament Sociologic, angajând vreo două sute de cercetători care erau însărcinați să examineze toate aspectele vieții private a lucrătorilor: regim alimentar, igienă, religie, finanțe personale, distracții și moravuri. Mîna de lucru a lui Ford era formată din foarte mulți imigranți – în unele perioade chiar și două treimi dintre angajații lui erau veniți din alte țări – și Ford chiar dorea să-i ajute să aibă o viață mai sănătoasă și mai plăcută, așa că intervențiile lui sociologice nu erau ceva chiar așa de rău. Totuși, Henry Ford nu a făcut aproape nimic care să nu implice și ceva rău pe undeva, iar Departamentul Sociologic a avut cu siguranță o tentă totalitaristă. Angajaților lui Ford li se putea ordona să-și facă curat în casă și în curte, să doarmă în paturi în stil american, să economisească mai mult, să-și schimbe comportamentul sexual ori să renunțe la orice practică despre care vreunul dintre inspectorii acestuia considera că „aduce atingere vigorii fizice sau caracterului moral”. Muncitorilor născuți în alte țări care voiau să avanseze în cadrul companiei li se cerea să-și ia cetățenia americană și să facă cursuri de limbă engleză.

De asemenea, trebuie spus că Ford a angajat și foarte multe persoane cu dizabilități – printre care (în 1919) și un bărbat fără mîini, patru fără picioare, patru orbi, 37 de surzi și 60 de persoane care sufereau de epilepsie (într-o vreme cînd epilepticii erau disprețuiți). În plus, a angajat între 400 și 600 de foști pușcăriași. A angajat și bărbați de culoare, deși aproape mereu le dădea treburile cele mai murdare și mai istovitoare, în locurile unde era cel mai cald. (În 1927 nimeni nu angaja negrese.)

Cui ar trebui să i se atribuie meritele succesului lui Ford este o chestiune controversată încă de cînd a început să aibă succes. Mulți au sugerat că adevăratul creier al operațiunii a fost James Couzens, partenerul de origine canadiană al lui Ford. La început, Couzens lucrase la un depozit de cărbuni, dar s-a asociat de la început cu Ford, dînd dovadă de un fler

extraordinar în afaceri. Couzens gestiona finanțele, vânzările, rețeaua de distribuție și promovarea lui Ford. Acesta din urmă se ocupa aproape exclusiv de producție. Din această perspectivă, Henry Ford a dat companiei un nume și un etos, dar Couzens a transformat-o într-un colos global.

Ford și Couzens se ciondăneau încontinuu, uneori cu foarte multă înverșunare, iar succesul nu a făcut decât să înrăutățească lucrurile. Lui Ford a început să nu-i mai convină că James Couzens avea 150 000 de dolari salariu, mai ales după ce și-a dat seama că asta înseamnă o creștere cu 50 de cenți a costului de producție al fiecărei mașini pe care o construiau. Nu credea că James Couzens merită acești bani și, în esență, l-a făcut să-și dea demisia. În 1915 Couzens și-a vândut partea sa de acțiuni și a intrat în politică, ajungând în cele din urmă senator de Michigan și devenind celebru prin faptul că l-a atacat pe Andrew Mellon pentru că i-ar fi favorizat pe bogați (ironie gustată de mulți, pentru că se credea că James Couzens este cel mai bogat om din Congres).

Plecarea lui Couzens a fost un motiv de îngrijorare pentru mulți. „Lumea considera că, deși Ford era un mecanic foarte talentat, nu prea se pricepea la afaceri”, scria în 1926 un angajat al lui Ford pe nume E.G. Pipp, „și oamenii nu știau ce se va alege de companie după plecarea lui Couzens”. Ce s-a întâmplat de fapt nu se știe sigur. Fără Couzens, Ford a continuat cam la fel ca înainte. Deși a intrat într-un declin treptat, este imposibil de spus în ce măsură acest lucru a fost cauzat de plecarea lui Couzens. Cert este că toate inovațiile veritabile de la Ford s-au făcut cât timp a fost acolo și Couzens și că după aceea nu a mai apărut nici una cu consecințe durabile – cel puțin nu pînă în vara anului 1927, și nici acestea nu au fost niște succese ca la carte.

Spre sfîrșitul anilor '20, un american din șase avea mașină – adică aproape o mașină per familie – și mulți considerau că automobilul constituie o parte esențială a vieții. Sociologii Robert și Helen Lynd, în studiul lor clasic despre clasa mijlocie americană, *Middletown*, publicat în 1929, au descoperit, spre surprinderea lor, că în orășelul fără nume din titlu (care era, de fapt, Muncie, Indiana) oamenii care aveau o mașină erau mai mulți decât cei ce aveau o cadă în baie. Întrebată de ce, o femeie a răspuns simplu: „Pentru că nu putem ieși în oraș cu cada”.

Din păcate și din ce în ce mai mult, mașinile care le plăceau americanilor nu mai erau Fordurile. Alți fabricanți produceau mașini superioare ca valoare și calitate. Toate

automobilele de la General Motors aveau vitezometre și amortizoare, de pildă, în vreme ce Ford abia începea să le introducă. În plus, GM producea o gamă de mașini pentru toate buzunarele, de la Chevrolet, pe treapta cea mai de jos, pînă la Cadillac, cele mai scumpe. (Cadillac era o divizie atît de exclusivistă, încît avea un salon de prezentare în Manhattan unde, după cum se lăudau reclamele sale, „Exponatele nu se vînd și nu se negociază”. Vizitatorii puteau examina plini de admirație cele mai noi modele, dar trebuiau să se ducă în altă parte pentru afacerea sordidă a achiziționării unui automobil.)

Sub conducerea întreprinzătoare a lui Alfred Sloan Jr, General Motors și-a modernizat și și-a rafinat constant mașinile, adăugînd noi culori și caracteristici pentru a stimula interesul și entuziasmul publicului. Spre sfîrșitul anilor '20 GM făcea anual cîte o schimbare a modelelor, practică în esență inutilă, dar impresionant de eficientă ca instrument de marketing. Din urmă venea puternic și noua Chrysler Corporation, urmașă a Maxwell Motor Company și botezată după Walter Chrysler, dinamicul său proprietar. Spre sfîrșitul anilor '20 Chrysler se descurca nemaipomenit de bine, încît și-a permis să construiască un splendid monument închinat sieși: celebra Chrysler Building, cu 77 de etaje, care, atunci cînd a fost finalizată, era cea mai înaltă clădire din lume. (Pentru scurt timp însă. Peste 11 luni a fost întrecută de Empire State Building.)

Toate acestea îl făceau pe Ford să pară tot mai demodat și mai nepregătît. Ultimul an cu adevărat bun pentru Ford a fost 1923. De atunci pînă la sfîrșitul anului 1926, producția totală a companiei a scăzut cu 400 000. În aceeași perioadă producția a crescut cu aproape tot atîta la Chevrolet – divizie care fusese dezvoltată de William Knudsen, un inginer genial care lucrase la Ford și care fusese împins în brațele celor de la General Motors de metodele autocratice ale lui Henry.

În mod remarcabil, în timp ce se întîmplau toate astea, Henry Ford se ocupa tot mai mult de alte chestiuni, mai puțin urgente. Avea o fixație: să găsească utilizări industriale anumitor produse agricole. Era fascinat în special de ceea ce considera a fi adaptabilitatea infinită a soiei. Purta costume făcute din fibre de soia și construia mașini experimentale aproape exclusiv din plastic și alte materiale făcute din soia. (Mașina respectivă nu a mai intrat niciodată în producție pentru că nu a reușit nimeni să scape de mirosul ei oribil.) Își trata oaspeții cu mîncăruri care constau în principal în produse din soia – „inele de ananas cu tofu, pîine de soia cu

unt de soia, plăcintă cu mere și crustă de soia, cafea din boabe de soia prăjite și înghețată din lapte de soia”, după cum povestea biograful său Greg Grandin. Ford îl admira atât de mult pe șeful diviziei sale de cercetare a soiei, Edsel Ruddiman, încât și-a botezat fata după el.

Pentru a-și promova convingerile personale, a cumpărat un cotidian muribund, *The Dearborn Independent*, și l-a transformat într-o revistă de interes general. *The Independent* a devenit faimoasă pentru obtuzitatea articolelor pe care le publica și pentru îndărătnicia opiniilor sale. Era tipărită chiar în fabrică, într-un spațiu care fusese nefolosit, ceea ce l-a făcut pe un mucalit să spună că este „cel mai bun cotidian scos vreodată de o uzină de tractoare”. Ford își băga foarte mult coada în afacerea cu revista. Una dintre ideile sale a fost să aplice la revistă metodele liniei de asamblare. În loc să repartizeze fiecare articol câte unui jurnalist, ca la publicațiile normale, el voia ca articolele să progreseze ca pe un fel de linie de asamblare editorială, unde diferite echipe de specialiști ar fi adus pe rând o anumită contribuție, după care ar fi dat articolul mai departe, următoarei echipe. Cineva ar fi furnizat datele, altul s-ar fi ocupat de partea umoristică, un al treilea de sfaturile legate de moralitate și așa mai departe. Ford a fost convins să renunțe la ideea asta, dar se amesteca suficient de mult în alte aspecte, așa că *The Independent* era mereu îngrozitoare. A pierdut sute de mii de dolari pe an cu revista și ar fi pierdut și mai mult dacă nu i-ar fi obligat pe reprezentanții de vânzări să ia și ei niște exemplare pe care să le vândă clienților – deși nu prea vedeai clienți dispuși să citească vreun articol lung cât o zi de post și cu un titlu de genul „Francezi celebri pe care i-am cunoscut”, de A.M. Somerville Story (la vremea aceea un autor la fel de obscur ca și astăzi), sau „Marina comercială americană trebuie sprijinită de firme, și nu de subvenții guvernamentale”, de W.C. Cowling, unul dintre directorii de la Ford.

Un lucru mai bine cunoscut este că de obicei *The Independent* publica articole în care îi ataca pe evrei. Îi acuza că manipulează bursele, că pun la cale înlăturarea creștinismului, că folosesc Hollywoodul ca instrument de propagandă pentru interesele evreiești, că promovează jazzul („muzica idioților”, cum îl numea *The Independent*) în rândul maselor în scopuri dezonorante, că încurajează purtarea fustelor scurte și a ciorapilor rulați și că au aranjat Campionatul Mondial din 1919, printre multe altele. Acuratețea nu era tocmai punctul său forte. Într-un articol din 1921 intitulat „Cum au nenorocit evreii baseballul” îl punea la stîlpul infamiei pe Harry Frazee de la Red Sox pornind de

la presupunerea că ar fi fost evreu. În realitate, Frazee era prezbiterian.

Majoritatea acestor compuneri au fost reunite într-un volum intitulat *The International Jew*, foarte admirat în Germania nazistă, unde a fost retipărit de nu mai puțin de 29 de ori. Henry Ford are și meritul suplimentar de a fi singurul american despre care se vorbește de bine în *Mein Kampf*, cartea de memorii a lui Adolf Hitler din 1925. Se zicea că Hitler ar fi avut pe perete o poză a lui Ford pusă în ramă.

Antisemitismul lui Ford pare să fi fost unul foarte personalizat. În primul rînd, se pare că nu avea un caracter personal. Din cîte se pare, el nu avea nimic cu evreii ca indivizi. I-a încredințat fără nici o problemă proiectarea fabricilor sale lui Albert Kahn, un imigrant evreu, cu care a avut o relație bună timp de 35 de ani. Atunci cînd rabinul Leo Franklin, un vechi prieten și vecin cu el, a rupt-o cu Ford din cauza unora dintre acuzațiile publicate de *The Independent*, acesta chiar nu pricepea de ce a făcut asta. „Care este problema, domnule Franklin?”, l-a întrebat el, sincer nedumerit. „Avem ceva de împărțit?”

Antagonismul lui Ford se baza de fapt pe convingerea că o clică de evrei care acționa din umbră încerca să cucerească lumea. Nu știa nimeni care era sursa acestor convingeri. „Sînt sigur că, dacă domnul Ford ar ajunge în boxa martorilor, nu ar putea spune exact cînd și cum a început să aibă un cui împotriva evreilor nici dacă viața lui ar depinde de asta”, remarca Edwin Pipp, primul redactor-șef al revistei *The Independent*, care în scurt timp și-a dat demisia, sătul să tot publice genul de texte pe care le voia Ford.

Ironia sorții era că acum Ford dăduse de belea tot din cauza unui atac la persoană. Printre toate declamațiile pe care le publica, *The Independent* s-a apucat să-l facă albie de porci pe un avocat numit Aaron Sapiro, afirmînd că ar fi făcut parte dintr-o „clică de bancheri, avocați, agenți de publicitate și cumpărători de produse agricole – toți evrei”, care îi înșelaseră pe fermierii americani în cadrul unei conspirații ce urmărea să preia controlul asupra pieței americane a grîului. Sapiro a dat revista în judecată pentru calomnie, cerînd despăgubiri în valoare de un milion de dolari. Cazul avea să reprezinte o bilă neagră pentru Ford în prima jumătate a anului 1927.

Ford era programat să depună mărturie la proces pe 1 aprilie, dar cu o zi înainte de înfățișare a fost implicat într-un accident ciudat. Potrivit declarației date de Ford la poliție, după muncă, se întorcea cu mașina acasă, cînd doi indivizi dintr-un Studebaker l-au forțat să iasă de pe șosea. Pierzînd

controlul volanului, Ford s-a dus la vale pe un rambleu abrupt, izbindu-se în cele din urmă de un copac de lângă River Rouge. Cel mai probabil, copacul i-a salvat viața, căci rîul era primejdios de umflat după ploile abundente din ultimul timp – aceleași ploi care cauzau inundațiile de pe valea fluviului Mississippi, mai spre sud. Ford a ajuns acasă pe jos, buimac și plin de sînge, cu o rană adîncă deasupra unui ochi și o tăietură serioasă în creștetul capului. Cei doi indivizi din Studebaker nu au fost găsiți niciodată.

Mulți au presupus că Ford înscenase accidentul ca să nu mai trebuiască să depună mărturie a doua zi, dar severitatea rănilor sale părea să contrazică această ipoteză. O teorie alternativă era că Ford, despre care toată lumea știa că este un șofer exasperant dacă te nimereai în spatele lui – conducea încet și pe mijlocul drumului –, fusese depășit de un șofer frustrat și fusese scos accidental de pe carosabil sau virase, luat prin surprindere. Oricare ar fi fost cauza, efectul a fost că procesul de calomnie nu s-a mai desfășurat conform planului.

S-a stabilit o nouă dată pentru judecarea cazului, dar Ford s-a hotărît să nu mai lupte și, după ce s-a gîndit bine, i-a trimis personal lui Sapiro o scrisoare aparent sinceră (împreună cu un cec de 140 000 de dolari drept despăgubire) în care le cerea scuze acestuia și evreilor în general și promitea să nu-i mai atace niciodată. Scrisoarea era datată 30 iunie, dar a fost făcută publică pe 8 iulie.

În scrisoare, Ford pretindea că nu fusese la curent cu lucrurile îngrozitoare pe care le publica *The Independent* despre evrei. „Dacă mi-aș fi dat seama măcar de caracterul general – ca să nu mai vorbesc de detalii – al acestor afirmații, aș fi interzis punerea lor în circulație fără să stau pe gînduri nici o clipă”, declara el, exprimîndu-se într-un stil care evident nu îi aparținea. „Am fost extrem de șocat cînd am cercetat dosarele de la *The Dearborn Independent* și broșurile intitulate *The International Jew*.” Toate astea erau puțin cam trase de păr, pentru că multe dintre acuzațiile aduse evreilor apăruseră într-o rubrică semnată de Ford sau în interviurile pe care le acordase altor publicații. Joseph Palma, un funcționar al lui Ford care a fost implicat îndeaproape în redactarea scrisorii, a mărturisit după aceea că, de fapt, Henry Ford nu citise scrisoarea prin care își cerea scuze, avînd doar o idee foarte vagă despre conținutul său.

În orice caz, *The Independent* și-a încetat atacurile vituperante. Deoarece tirajul revistei a scăzut, Ford a redus prețul la cinci cenți bucata, dar tot nu o cumpăra nimeni, așa

că la sfârșitul anului 1927 a desființat-o. În opt ani, îl costase aproape cinci milioane de dolari.

Ford s-a ținut de cuvânt și nu i-a mai criticat niciodată pe evrei în public. Totuși, asta nu înseamnă neapărat că s-a lepădat de convingerile lui. Peste vreo zece ani și ceva, când împlinea 75 de ani, a acceptat una dintre cele mai înalte decorații acordate de Germania nazistă unor civili – Marea Cruce a Ordinului Vulturul German –, garnisită cu laude din partea lui Adolf Hitler. Un singur american celebru din acea perioadă a mai fost atât de admirat și de decorat de către naziști (pe care îi admira și el, la rîndul său, fără să se ascundă): Charles Lindbergh.

Dar în 1927 toate acestea erau încă foarte departe. Deocamdată, scăpat de beleaua cu Sapiro, Henry Ford își putea îndrepta atenția către alte chestiuni, mai presante. Una era planul nebunesc de a cultiva arbori-de-cauciuc în America de Sud. Cealaltă – încercarea de a-și slava afacerea.

1. Contextul cazului era mai complicat. În 1916, revoluționarul mexican Pancho Villa a condus un raid în New Mexico în timpul căruia au fost uciși 17 americani. Asta i-a întors pe americani împotriva Mexicului și l-a făcut pe președintele Woodrow Wilson să trimită la graniță trupe ale Gărzii Naționale. Se spunea că Henry Ford ar fi declarat că nu le va plăti salariile angajaților lui care erau chemați la arme și trimiși în New Mexico, fapt pentru care *Tribune* l-a criticat, ceea ce a avut ca rezultat acuzația de calomnie. De fapt, se pare că Ford nu a făcut niciodată afirmația care a dus la defăimarea sa.
2. Înainte de Fordul Model T s-au produs alte opt modele: A, B, C, F, N, R, S și K, în această ordine. Dacă o fi fost vreo logică în această secvență, Ford nu a dezvăluit-o în memoriile sale, *Viața și opera mea*.

Capitolul 18

În 1871, un aventurier englez de 25 de ani pe nume Henry Wickham s-a mutat în umedul nord îndepărtat al Braziliei, aproape de ecuator, cu numeroasa lui familie extinsă – soția, mama, fratele, sora, logodnicul surorii, logodnica fratelui și mama logodnicii fratelui – și cu încă vreo doi-trei amatori de aventuri care l-au însoțit ca să-l ajute. Ceata asta pestriță s-a stabilit la Santarém, în zona de confluență dintre Rio Tapajós și Amazon, avînd mari speranțe să se îmbogățească din plantații. Experimentul s-a dovedit a fi dezastruos. Culturile lor au fost compromise în mod repetat și bolile tropicale i-au secerat pe trei dintre membrii grupului în al doilea an și pe încă doi în al treilea. În 1875, nu mai rămăseseră decît Wickham și soția lui. Ceilalți care scăpaseră cu viață se întorseseră în Anglia.

În încercarea de a mai salva ceva din tot acest experiment, Wickham a urcat pe cursul apei, pătrunzînd în junglă, și a cules cu migală 70 000 de semințe de arbori-de-cauciuc brazilieni din specia *Hevea brasiliensis*. Cauciucul devenea un produs prețuit în lume și îmbogățise localități ca Manaus, Pará și alte porturi de pe Amazon. Brazilia controla – și păzea cu strictețe – cea mai mare parte din producția mondială, așa că Wickham a trebuit să culeagă semințele pe furiș, riscînd foarte mult. S-a întors în Anglia cu aceste semințe și le-a vîndut la un preț bun Grădinii Botanice Regale de la Kew.

Cu banii pe care i-a cîștigat astfel, Wickham a plecat în Queensland, Australia, ca să pună pe picioare o plantație de tutun. Nici asta nu i-a mers. Apoi s-a dus în America Centrală, în Hondurasul Britanic, ca să crească bananieri. Și de afacerea asta s-a ales praful. Perseverent, Wickham a traversat din nou Pacificul, ajungînd în Noua Guinee Britanică (actuala Papua – Noua Guinee), a luat în arendă pe cinci ani niște pămînt din atolul Conflict și s-a apucat să pescuiască spongieri, să crească stridii și să producă copră din nuci-de-cocos. Într-un tîrziu a avut un oarecare succes, dar soția lui nu a mai putut suporta izolarea în care trăiau. A fugit în Bermude și dusă a fost.

Între timp, semințele arborilor-de-cauciuc pe care le adusese Wickham în Anglia o duceau nemaipomenit de

bine¹. Kew le-a trimis în mai multe colonii britanice, descoperind că le priesc solurile bogate și vremea umedă din zonele tropicale ale Extremului Orient – ba chiar le mergea mai bine decât în junglele din care proveneau. În Brazilia, densitatea arborilor-de-cauciuc era de numai trei-patru pe hectar, așa că lucrătorii trebuiau să meargă foarte mult ca să adune o cantitate mai mare de latex. În Singapore, Malaysia și Sumatra, *Hevea* forma însă crânguri luxuriante. În Asia nu avea dușmani naturali, așa că nu existau insecte sau mane care să-i tulbure creșterea, iar copacii ajungeau pînă la înălțimi de 30 de metri. Brazilia nu putea ține pasul. Dacă înainte deținuse practic monopolul asupra cauciucului de înaltă calitate pe piața mondială, în anii '20 ajunsese să producă mai puțin de 3%.

Cam patru cincimi din cantitatea de cauciuc se consuma în Statele Unite, majoritatea înghițită de industria construcțiilor de mașini. (La început cauciucurile mașinilor trebuiau schimbate în medie la 3-5 000 de kilometri, așa încît cererea era mare și constantă.) La începutul anilor '20, cînd umbla vorba că Marea Britanie intenționează să introducă un impozit mare pe cauciuc ca să plătească despăgubirile de război, Ministerul american al Comerțului, sub supravegherea neobositului Herbert Hoover, a răspuns cu un program accelerat axat pe găsirea unei soluții, pentru ca America să nu mai depindă de străini, fie producînd ea însăși cauciuc, fie inventînd un înlocuitor sintetic. Însă nimic nu a funcționat. Arborii-de-cauciuc nu se adaptau nicăieri în America și nici măcar Thomas Edison nu a fost în stare să născocească o versiune artificială care să fie măcar pe jumătate la fel de fiabilă.

Henry Ford a luat-o ca pe o provocare personală. Detesta să depindă mereu de niște furnizori care puteau oricînd să crească prețurile ori să profite altcumva de el. Așa că întotdeauna făcea tot ce îi stătea în putere ca să controleze toate elementele lanțurilor sale de aprovizionare. Din acest motiv deținea mine de fier și de cărbune, păduri și fabrici de cherestea, Detroit, Toledo & Ironton Railroad și o flotă de nave. Atunci cînd s-a hotărît să-și fabrice singur parbrizele, a devenit imediat al doilea dintre cei mai mari producători de sticlă din lume. Ford deținea 400 000 de acri de păduri în Peninsula Superioară a statului Michigan. Fabricile de cherestea Ford se lăudau că folosesc fiecare bucățică dintr-un copac, în afară de umbră. Scoarța, rumegușul, rășina – totul se comercializa. (Un produs Ford care există și astăzi este bricheta din cărbune de lemn Kingsford.) Nu suporta gîndul

că ar putea fi obligat să oprească producția pentru că cine știe ce despot străin sau clică de afaceriști i-ar interzice accesul la vreun produs de care avea nevoie – iar în anii '20 el era cel mai mare consumator de cauciuc de pe planetă. Astfel că în vara anului 1927 Henry Ford s-a apucat de cea mai ambițioasă și mai nebunească afacere din lunga lui viață: Fordlandia.

Planul lui era să construiască o comunitate americană miniaturală în junglele Braziliei și de acolo să administreze cea mai mare plantație de arbori-de-cauciuc din lume. Brazilienii erau atât de disperați să-și revitalizeze muribunda industrie a cauciucului, încât i-au oferit bucuroși lui Ford aproape tot ce a cerut. I-au vândut două milioane și jumătate de acri de pădure tropicală – cam cât suprafața statului Connecticut – la un preț de nimic, adică 125 000 de dolari, și l-au scutit pe 50 de ani de plata taxelor la import pentru materialele aduse în țară și la export pentru latexul vândut în străinătate. I s-a dat voie să-și construiască aeroporturi, școli, bănci, spitale și linii ferate private. În esență, lui Ford i s-a permis să înființeze un stat autonom pe teritoriul Braziliei. Compania a primit până și autorizația de a construi un baraj pe râul Tapajós dacă așa îi convenea și devenea mai productivă.

Pentru a superviza și a pune în practică acest proiect de proporții uriașe, Ford a trimis pe teren un manager de 37 de ani pe nume Willis Blakeley. Acesta primise instrucțiuni clare, care erau cu mult peste competența sa. I s-a spus că construiască un întreg orașel, cu o piațetă în centru, un cartier de afaceri, spital, cinema, sală de dans, teren de golf și alte proiecte municipale utile și satisfăcătoare. În jurul acestora ar fi fost cartiere rezidențiale, cu căsuțe albe acoperite cu țiglă, fiecare având un gazon îngrijit, straturi de flori și grădinițe de legume. Niște ilustrații realizate de artiști, oferite cu bunăvoință de compania lui Ford, înfățișau o comunitate idilică și liniștită, cu străzi asfaltate și mașini Ford, în ciuda faptului evident că, în afară de spațiul foarte limitat al orașelului, nu ar fi avut unde să circule. Henry Ford s-a gândit aproape la toate detaliile proiectului. Ceasurile aveau să fie fixate pe ora statului Michigan și urma să se respecte Legea Prohibiției, chiar dacă aceasta nu era valabilă în Brazilia. Indiferent de costuri, Fordlandia avea să respecte legile, cultura și valorile americane – un avanpost al idealurilor protestante în mijlocul unei jungle sufocante și uitată de Dumnezeu.

În jurul orașului avea să se desfășoare cea mai amplă operațiune agricolă de pe planetă. Blakeley nu trebuia doar să

planteze și să hrănească niște păduri de arbori-de-cauciuc uriași, ci și să găsească utilizări industriale pentru toate celelalte roade ale junglei. Fordlandia avea să producă vopsele, îngrășăminte, medicamente și alți compuși utili folosind frunzele, scoarța și rășinile lipicioase ale florei sale dense și prolifice.

Blakeley nu avea nici abilitățile, nici experiența care l-ar fi ajutat să realizeze vreunul dintre toate aceste lucruri. Era un simplu șmecheraș bădăran. Cu mult înainte să apuce să vadă terenul pe care urma să-l administreze, deja făcea de rușine valorile civilizației. Stabilindu-se temporar în portul Belém, la șase zile în aval de locul unde trebuia construită Fordlandia, s-a cazat într-un apartament de la Hotel Grande, cu vedere la piața principală. Acolo i-a oripilat pe localnici umblînd gol pușcă și făcînd amor cu soția fără să închidă obloanele, în văzul cetățenilor care ieșeau să-și facă plimbarea de seară. Era adesea beat, de obicei lăudăros și mereu nesuferit. Și i-a înstrăinat pe mai toți funcționarii care l-ar fi putut ajuta, precum și pe oamenii de afaceri de care avea să depindă pentru aprovizionare.

Cu ajutorul unor supervizori americani și brazilieni, Blakeley a angajat aproape 3 000 de oameni ca să defrișeze jungla și să construiască tabăra, dar, imediat ce s-au apucat de treabă, lucrurile s-au împotmolit. Defrișarea junglei era un coșmar. Lamele de fierăstrău făcute pentru pădurile de conifere din Michigan se chinuiau zadarnic să taie lemnul brazilian de esență tare ca fierul. În sezonul uscat, nivelul apei râului Tapajós putea scădea și cu 12 metri, iar în mare parte a anului era prea mic pentru ca bărcile cu echipamente să ajungă pînă la plantație. Echipamentele care mai apucau să ajungă se dovedeau adesea a fi inutile – sau cel puțin nu foloseau la nimic în momentul acela. O ladă trimisă de la Detroit conținea mașini de produs gheață. Un alt transport includea o locomotivă cu aburi pentru căi ferate cu ecartament îngust și mai multe sute de metri de șine. Blakeley nu a construit niște depozite adecvate, așa că proviziile se degradau pe malurile râului. Sacii de ciment absorbeau umezeala din aer și se întăreau ca piatra. Mașinăriile și uneltele rugineau, devenind inutilizabile. Tot ce putea fi cărat se fura.

În plus, după cum a descoperit Blakeley, cultivatorii locali, care se temeau că le va face concurență, nu voiau să-i vîndă puieți, așa că a fost nevoit să importe arbori-de-cauciuc din Extremul Orient. Deși semințele pe care le-a adus în Brazilia erau urmașele celor din Amazonia – întîmplător, Wickham le adunase chiar de pe malul celălalt, în dreptul

terenului cumpărat de Ford –, le-a mers destul de prost atunci când au fost sădite în solul proaspăt defrișat. Blakeley nu a priceput că *Hevea* este un arbore care crește în junglă și că trebuie ferit de soarele arzător. De-a lungul evoluției, ajunsese să crească în izolare, așa că îi lipsea rezistența necesară în livezi dese. Când erau plantați laolaltă, arborii atrăgeau ca un magnet lăcuste, omizi, purici, musculițe albe și alte insecte lacome care lăsau un dezastru în urma lor.

Defrișarea unor suprafețe mari a expus luminii directe a soarelui și cursuri de apă care pînă atunci fuseseră ascunse în umbra deasă. Acum algele creșteau în neștire, ceea ce a provocat o înmulțire explozivă a populației de melci. Iar melcii erau gazde pentru niște paraziți, niște viermișori care cauzau schistozomiază, o boală îngrozitoare ale cărei victime au dureri atroce, febră mare, oboseală și diaree. Schistozomiaza nu existase în regiunea aceea înainte de venirea lui Ford; după Fordlandia, a devenit endemică. Făceau ravagii și malaria, febra galbenă, elefantiazisul și anchilostomii.

Dar acolo aproape totul era chinuitor. În fluviu erau o grămadă de peștișori numiți *candiru*, care pătrund în corpul uman prin toate orificiile (mai ales prin penis); au niște proeminente spinoase curbate cu ajutorul cărora se fixează acolo, fiind imposibil de scos. Pe uscat, larvele tăunului *Dermatobia hominis* ajungeau sub piele și depuneau ouă; victimele aflau că sînt infestate când vedeau ceva mișcîndu-li-se pe sub piele sau când inflamațiile erupeau, iar din ele ieșeau larve noi-nouțe.

Dincolo de hotarele taberei, în tufișuri, stăteau la pîndă vipere și jaguari. Toți băștinașii erau ostili. Întîmplător, chiar în zona aceea dispăruse cu doi ani înainte, după cum bine se știe, exploratorul britanic Percy Fawcett, împreună cu fiul său și cu alt tînăr englez, în timpul unei expediții pentru găsirea legendarului „oraș pierdut Z”. Fawcett elaborase o teorie – sau mai degrabă o fixație – potrivit căreia cîndva, demult, existase o mare civilizație a unei populații cu pielea albă în inima pădurilor tropicale, care lăsase în urmă un oraș magnific ce aștepta să fie redescoperit. Nu a explicat niciodată motivul pentru care a numit acest oraș Z. Nu avea nici o dovadă că ar exista; se ghida doar după instinct. O fi fost Fawcett ușor într-o doagă, dar era un explorator cu multă experiență. Făcea expediții prin Amazonia din 1906, așa că era în stare să se descurce. Faptul că el și ceilalți doi care îl însoțeau au dispărut fără urmă era o dovadă a condițiilor dure din acest colț de lume.

O teorie era că Fawcett și tovarășii săi fuseseră confundați cu membrii altei cete de aventurieri conduși de americanul Alexander Hamilton Rice, care explora zona cam în aceeași perioadă (ceea ce îl scotea din sărite pe Fawcett). Rice era putred de bogat pentru că se însurase cu o văduvă înstărită, Eleanor Widener (care a donat cărțile din Biblioteca Widener de la Harvard). Cu banii soției, Rice a finanțat niște expediții de mare amploare, echipându-le cu accesorii ultimul răcnet. Expediția din 1925 dispunea chiar și de un aeroplan – una dintre primele expediții arheologice care au avut așa ceva. Rice folosea avionul pentru măsurători aeriene, dar îl și ticsea cu bombe pe care intenționa să le lanseze în capul oricărui băștinași pe care i-ar fi considerat dificili sau îndărătnici. Firește, asta i-a făcut pe băștinași să nu mai fie tocmai binevoitori cu albi care nimereau pe teritoriul lor, ceea ce ar putea explica sfârșitul nefericit al bietului Fawcett.

Dacă ne gândim că avea la dispoziție trei mii de muncitori, Blakeley nu a făcut cine știe ce. O bucată de drum a fost nivelată și asfaltată. S-au construit o clinică și o cantină. S-au încropit niște locuințe, deși majoritatea erau nefinisate și rudimentare. Din America s-au trimis niște case de calitate mai bună pentru manageri, care nu trebuiau decât să fie montate, dar fuseseră proiectate de niște arhitecți din Michigan și dovedeau că aceștia habar nu aveau de condițiile din junglă. În locul tradiționalului acoperiș de paie, toate aveau acoperiș de metal ce reținea căldura, așa că se încingeau ca un cuptor. Nimeni din Fordlandia nu s-a simțit confortabil nici măcar o clipă.

După ce a dovedit că nu era bun de nimic, Blakeley a fost înlocuit cu Einar Oxholm, un căpitan norvegian de navă care a fost descris de un observator imparțial drept un tip voinic cu minte puțină. La fel ca și Blakeley, Oxholm nu știa absolut nimic despre botanică, agronomie, tropice, cauciuc sau orice altceva care l-ar fi ajutat să conducă o operațiune agricolă de amploare în junglă. Era mai cumsecade decât Blakeley, dar la fel de incompetent, ceea ce nu a schimbat cu nimic lucrurile prost administrate până atunci.

Cît a stat aici nefericitul de Oxholm, patru dintre copiii lui au murit de febră. Menajera lui s-a dus să se scalde în râu într-o seară și a ieșit din apă șocată, cu ochii cît cepele și fără un braț. I-l sfîrtecăse un caiman. Biata femeie a murit din cauza hemoragiei.

Moravurile, capitol la care lucrurile nu stătuseră niciodată prea bine, s-au dus cu totul la vale pe vremea lui Oxholm. Muncitorii nu erau deloc încîntați de salarii și de

condiții și nici fascinați de regimul alimentar american cu terci de ovăz și jeleu care li se impunea la cantină (deși, din fericire, Ford nu a insistat ca și muncitorii lui să urmeze dieta cu soia). Salariile erau un subiect deosebit de sensibil. Majoritatea angajaților de pe plantație se gîndiseră că vor fi plătiți cu cinci dolari pe zi, ca muncitorii lui Ford din America. Însă au descoperit că nu li se dădeau decît 35 de cenți pe zi, bani din care, după ce că erau puțini, li se reținea și o parte pentru mîncare, indiferent dacă o consumau sau nu. Nici limitele impuse libertății personale – în special interzicerea băuturii – nu erau deloc acceptate cu bucurie, mai ales că managerii plantației erau văzuți delectîndu-se seara cu cocteiluri pe verandă. Drept rezultat, într-o noapte angajații nu au mai suportat și s-a stîrnit o răzmeriță; oamenii au invadat tabăra cu macete, cavile și alte unelte periculoase. Mulți dintre manageri au fost nevoiți să fugă cu bărcile ori să se ascundă în junglă pînă s-au mai liniștit lucrurile.

Pînă la urmă, Ford a numit un manager de origine scoțiană pe nume Archibald Johnston, care era inteligent și capabil și a făcut multe îmbunătățiri îndelung amîinate. A asigurat magazine și o școală, locuințe mai bune și o sursă de apă curată. El și supraveghetorii plantației au reușit chiar să facă să crească 700 000 de arbori-de-cauciuc, dar pentru asta au trebuit să-i afume continuu ca să alunge insectele și bolile. Chiar și așa, trebuiau trimiși muncitori ca să adune cu mîna omizile din copaci. Costurile implicate erau disproporționate față de profiturile care se puteau obține. În același timp, declanșarea Marii Depresiuni a făcut ca atît cererea, cît și prețurile să scadă; apoi, în timpul celui de-al Doilea Război Mondial, s-a inventat cauciucul artificial. În 1945, după aproape 20 de ani de eforturi zadarnice, Ford a renunțat la visul lui amazonian și a dat înapoi guvernului brazilian domeniul din junglă aproape pe degeaba. Mulți dintre angajații de pe plantație au aflat că americanii au renunțat abia în ziua plecării lor. Ca o ironie absolută, terenul a fost în cele din urmă preluat de compania americană Cargill și astăzi produce mari cantități de soia, produsul agricol pe care Henry Ford îl prețuia mai mult decît pe oricare altul.

Dacă lucrurile mergeau prost pentru Ford în Amazonia, la Detroit era și mai rău. De ani de zile, fiul și moștenitorul lui Ford, Edsel, susținea că Modelul T ar trebui retras de pe piață și înlocuit cu ceva mai stilat, dar tatăl lui, după ce se gîndea puțin (sau deloc), respingea orice sugestie a lui Edsel. Henry și-a dedicat o bună parte din viață umilirii fiului său. Deși îl numise pe Edsel președinte al companiei în 1919, cînd

acesta nu avea decît 25 de ani, Henry îl lua peste picior de față cu alții și îi contramanda ordinele. Odată, cînd Edsel a pus să se construiască niște cuptoare de cocs noi la fabrica River Rouge, Henry a așteptat pînă au fost finalizate și apoi a ordonat să fie dărîmate.

Dar acum, cînd vînzările scădeau vertiginos, Henry a trebuit să recunoască – deși nu și să admită – că zilele Fordului Model T cam apuseseră. Pe 26 mai, în vreme ce toată lumea era cuprinsă de lindberghmanie, Ford Motor Company a produs, potrivit declarațiilor sale, Modelul T cu numărul 15 000 000 (de fapt, era cel puțin al 15 348 781-lea – nu știa nimeni cu exactitate), suspendînd imediat producția pentru a construi o mașină cu totul nouă. Pentru o perioadă neprecizată, cel mai mare producător de mașini din lume nu avea să mai scoată nimic nou la vînzare. 60 000 de angajați ai lui Ford din Detroit au rămas instantaneu fără loc de muncă. Alte zeci de mii de la fabricile de asamblare din toată America și din toată lumea au avut aceeași soartă. Majoritatea aveau să rămînă fără serviciu cel puțin șase luni, alții mult mai mult. Sistarea producției i-a afectat puternic și pe răbdătorii intermediari ai lui Ford, mai ales pe cei care aveau în oraș saloane de prezentare unde plăteau chirii mari. Mulți nu și-au mai revenit niciodată.

La mașina cea nouă s-a lucrat în mare taină. Nu s-a dezvăluit nici măcar numele acesteia. Mulți își dădeau cu părerea că avea să se numească Edison, după prietenul apropiat și eroul lui Henry Ford. Doar cîtiva oameni din cadrul companiei știau că se va numi Modelul A. Circulau o mulțime de zvonuri despre ceea ce se întîmpla în incinta fabricii. Se spunea că Henry Ford ar fi locuit în fabrică, dormind pe un pat de campanie instalat în biroul lui sau în unul dintre ateliere. (Nu era adevărat.) Volumul de muncă implicat de producerea unei noi mașini pornind de la zero era descurajant, ca să nu spunem mai mult. A fost aproape sigur cea mai amplă re tehnologizare a unei industrii întreprinsă pînă atunci și de atunci încoace. Noua mașină avea să conțină 5 580 de componente, aproape toate inovative, așa că toate trebuiau proiectate acum – și nu doar părțile componente, ci și cîteva mii de mașinării noi care să le fabrice. Unele dintre acestea erau enorme. Două prese mecanice cu motor erau înalte cam cît trei etaje și cîntăreau 240 de tone fiecare.

Fapt remarcabil, compania a făcut aproape toată munca de proiectare și de re tehnologizare fără ajutorul unor specialiști, căci Henry Ford îi detesta pe specialiști și refuza să dea bani pentru așa ceva. Cum spunea în cartea lui din 1924 *Viața și opera mea*: „Eu nu folosesc niciodată experți

consacrați. Dacă aş vrea vreodată să înăbuş opoziția prin mijloace neloiale, aş înzestra-o cu experți”. Iar mai târziu adăuga: „Din păcate, am descoperit că trebuie să ne descotorosim imediat de oricine se crede specialist – pentru că nimeni nu se crede specialist dacă își cunoaște cu adevărat meseria”.

Drept urmare, Ford nu avea nici un angajat cu competențe speciale în domeniul tehnicii sau al proiectării tehnice. Compania nici măcar nu avea un teren de încercare, testându-și mașinile pe drumurile publice, spre consternarea polițiștilor. Principalul angajat al lui Ford care făcea testele, Ray Dahlinger, era un om foarte tăcut. Nu avea decît două verdicte seci pentru orice mașină: era fie „a naibii de bună”, fie „a naibii de proastă”. „Nu puteai să afli niciodată de la el detalii despre ce anume nu era bine sau ce trebuia să fie îmbunătățit”, spunea oftînd un inginer. Compania avea totuși un laborator de cercetare cu stil, proiectat de Kahn, dar Henry Ford refuza să investească în instrumente de precizie sau alte lucruri folositoare. Mare parte din acest spațiu era alocat experimentelor cu soia și alte alimente.

Refuzul lui Ford de a plăti specialiști dusesese de rîpă Fordlandia și acum amenința să facă la fel și cu Modelul A. De mulți ani, Fordul Model T era criticat pentru frînele sale nesigure. Multe state începeau să ceară verificarea anuală a siguranței mașinilor și cei de la Ford se temeau că Modelul T nu va trece testele. Umbla vorba că Germania se gîndea chiar să interzică Modelul T din cauza problemelor cu frînele. De aceea, Lawrence Sheldrick, cel mai bun inginer al lui Ford, s-a asigurat ca, pentru noul Model A, să se proiecteze alte frîne, mai sigure. Lui Henry Ford nu îi convenea deloc să-i spună niște străini cum să-și fabrice produsele, iar o bună bucată din vară a refuzat din principiu să permită instalarea unor frîne mai sigure pe mașina cea nouă, întîrziind și mai mult lucrurile.

După cum remarca mai târziu Charles E. Sorensen, un director de la Ford care a avut multe de tras, nici un om de afaceri cu scaun la cap nu ar fi sistat producerea Modelului T fără să aibă alt model deja proiectat și gata să intre în producție. Asamblarea noii mașini din mers, estima Sorensen, a crescut costurile schimbării cu 100-200 de milioane de dolari. Costurile suplimentare ale intransigenței lui Henry Ford erau incalculabile.

Pe 26 iulie, cu patru zile înainte ca Henry Ford să împlinească 64 de ani, General Motors a anunțat că în prima jumătate a anului cîștigase 129 de milioane de dolari. Nu se mai întîmplase niciodată ca un producător să facă atîția bani

în șase luni – iar asta din vânzările realizate înainte ca Ford să sisteze producția. Acum, că Ford nu mai făcea nici un fel de mașini, toată piața rămăsese la dispoziția concurenței. În ce măsură sau dacă avea să recupereze Ford terenul pierdut după o pauză atât de îndelungată era o întrebare pe care începeau să și-o pună mulți din această industrie.

Restul era curioasă să afle ce avea să mai născocască Henry Ford ca să înlocuiască Modelul T. Ce nu știa lumea era că și mulți din interiorul companiei lui Ford erau la fel de curioși să afle răspunsul la această întrebare.

1. Prin 1910, când s-a întors în Anglia, Wickham a descoperit că devenise erou național. Asociația Britanică a Cultivatorilor de Arbori-de-Cauciuc i-a acordat o rentă viageră, iar regele l-a făcut cavaler.

Capitolul 19

Înainte de anii '20, Florida era cunoscută pentru citrice, terebentină și cam atât. Cîțiva bogătași își mai petreceau acolo iarna, dar în rest nimănui nu îi trecea prin cap să viziteze acest stat. Dar la un moment dat americanii au descoperit cît de atractivă este clima Floridei și cît de plăcute sînt plajele sale și, brusc, aceasta a devenit o destinație căutată de toți. În 1925, Florida a anulat impozitele pe venit și pe moștenire, ceea ce a făcut-o și mai atrăgătoare. Lumea a început să vină aici puhoi și așa a început un boom al imobiliarelor extrem de intens și din ce în ce mai irațional.

Înainte de acesta, un teren în Miami valora 800 de dolari; acum se vindea cu 150 000 de dolari. Actele de proprietate își schimbau deținătorul chiar și de două-trei ori pe zi, deoarece cumpărătorii disperați încercau să se îmbogățească tot mai mult. Unii, care nu mai aveau răbdare, cumpărau terenuri aflate sub ape, sperînd că în scurt timp, ca prin minune, asanările le vor transforma în proprietăți foarte căutate, aflate chiar pe țarm. (Iar în unele cazuri, trebuie precizat, chiar așa s-a și întîmplat.) *Miami Herald* publica atît de multe anunțuri imobiliare, încît un număr de duminică a ajuns chiar la 504 pagini.

Printre cei atrași de Florida se număra și patronul echipei Yankees, Jacob Ruppert. Acesta a cumpărat zece mii de acri în Golful Tampa, plănuiind să construiască un complex turistic, botezat cu modestie Ruppert Beach, de proporții care rivalizau cu Coral Gables sau Palm Beach. În acest scop, în 1925 a mutat cantonamentul la St. Petersburg, aflat nu departe. La început a fost un pic mai greu. La un antrenament, Babe Ruth nu a putut să-și ocupe poziția pînă nu a venit un paznic ca să fugărească un aligator înapoi în mlaștina care se întindea dincolo de marginea din dreapta (neîngrădită) a terenului. Ruppert a născocit un slogan atrăgător pentru proiectul lui imobiliar – „Acolo unde fiecare gură de aer e sănătate curată și fiecare clipă e plăcere pură” –, promițînd că aceasta va fi cea mai bună oportunitate de investiții de pe coasta golfului. În primăvara anului 1926, Ruppert Beach făcea reclamă la loturi de construcții disponibile începînd cu suma de 5 000 de dolari – „pentru moment”.

Apoi s-a întâmplat nenorocirea. Pe 18 și 19 septembrie 1926, un uragan uriaș, primul de proporții notabile din ultimii 20 de ani, a lovit Florida, devastând Miami Beach și o zonă întinsă dincolo de aceasta. 415 oameni și-au pierdut viața. 18 000 au rămas fără locuințe. Pe toată piața imobiliară din Florida nu mai exista cerere deloc, nici măcar în locurile care nu fuseseră afectate de furtună. Carl Fisher, dezvoltatorul din Indiana care, mai mult sau mai puțin, declanșase boomul imobiliar, a văzut cum valoarea lui netă scade de la 500 de milioane de dolari la mai puțin de 50 000. La fel de afectat a fost și Jacob Ruppert. După ce a trecut furtuna, nu mai avea decât „zece mii de acri de aligatori și pescăruși”, potrivit unui observator de la acea vreme. Ruppert Beach nu s-a mai construit niciodată.

După ce se fripsese cu uraganul, Ruppert a început anul 1927 cu tendința de a sufla și în iaurt când venea vorba de bani și cu un respect mai mare față de profitabilitatea fără pereche a sportului care devenise cel mai la modă în America: boxul.

Boxul a fost un fenomen al anilor '20, cu implicații nebănuite. Deși oamenii se stâlceau unul pe altul prin ringuri de peste două sute de ani, în anii '20 boxul profesionist a dobândit trei lucruri de care nu mai avusese parte pînă atunci: respectabilitate, succes în rîndul maselor și Jack Dempsey. Toate acestea la un loc îl transformau într-un hobby extraordinar de profitabil. Tocmai asta le stîrnea interesul unora ca Jacob Ruppert.

Am putea vorbi despre ascensiunea boxului modern din diferite perspective, dar logic ar fi să începem cu Jess Willard. Acesta era un plugar voinic din Kansas și asta ar fi rămas toată viața dacă un promotor al boxului nu ar fi remarcat cum căra niște snopi de 200 de kilograme de parcă erau niște pernuțe umplute cu puf și nu i-ar fi propus să devină boxer profesionist. Asta se întâmpla prin 1910. Avînd aproape doi metri și 102 kilograme, Willard avea cu siguranță fizicul potrivit pentru acest sport. S-a dovedit a fi un pugilist cu o forță terifiantă. În a cincea luptă a sa, avîndu-l ca adversar pe un tînăr boxer promițător pe nume Joe Young, l-a lovit atît de puternic pe bietul băiețandru, încît un fragment din maxilar i s-a rupt și i s-a înfipt în creier, omorîndu-l. Willard a secerat în calea sa o serie de adversari, după care a devenit campion mondial la categoria grea învingîndu-l pe marele – dar cam prea negru și prea slobod la gură – Jack Johnson într-un meci cu 26 de runde desfășurat la Havana.

Victoria lui Willard s-a dovedit a fi un punct de cotitură crucial – deși nu tocmai – pentru box: i-a oferit un campion la categoria grea care era alb, condiție rușinos de necesară pentru a deveni un sport vizibil și popular. Înainte de asta, boxul era practic singurul sport din America – de fapt, cam singura activitate – în care negrii puteau concura cu albi pe picior de egalitate. Este o observație ironică din perspectivă modernă, însă unul dintre motivele pentru care boxul era considerat nesănătos și insuportabil de vulgar înainte de 1920 a fost tocmai că *nu era* rasist. Iar ca să se transforme într-o distracție respectabilă în anii '20, a trebuit să devină, ca toate celelalte sporturi importante, dominat de albi. Nici un boxer de culoare nu avea să mai aibă vreo șansă la titlul de campion la categoria grea timp de o generație.

Nemaiavând decât adversari albi, Willard a început să pară invincibil. Apoi s-a confruntat cu Jack Dempsey. Meciul lor, care a avut loc în data de 4 iulie 1919 la Toledo, în statul Ohio, a atras enorm de multă atenție. Dempsey era un boxer tânăr și sexy din vest. Willard omorîse un om în ring. Era o combinație căreia publicul nu îi putea rezista.

Toledo a fost ales nu pentru că era cine știe ce popular în lumea boxului, ci pentru că aici boxul era legal, iar în 1919 nu erau prea multe astfel de orașe. În majoritatea – mai ales în statul New York – boxul era interzis cu desăvîrșire sau atât de copleșit de restricții, încît era de-a dreptul ridicol. Competițiile de box, acolo unde erau permise, trebuiau anunțate ca „lupte demonstrative” sau „cursuri ilustrate despre pugilism”, participanții fiind uneori numiți „profesori”. Deoarece meciurile erau doar demonstrative, nici unul din adversari nu avea voie să-l facă knockout pe celălalt și nu era permis ca un juriu să declare pe cineva învingător. Drept urmare, campionatele de box au rămas la nivelul de sport marginal și meciurile aveau loc în orașele marginale (fără vreo aluzie la Toledo).

Toledo nu avea un stadion suficient de mare pentru 90 000 de spectatori, așa că s-a construit unul, care avea să fie folosit o singură dată, apoi demolat. Ca să-i împiedice pe cei care ar fi vrut să intre fără să plătească biletul, Tex Rickard, finanțatorul, pusese să fie construit cu o singură intrare și ieșire. Dacă ar fi izbucnit vreun incendiu, consecințele ar fi întrecut orice închipuire, dar măcar au avut atîta minte încît să interzică fumatul în timpul meciului.

Willard a intrat în ring extrem de încrezător. Dempsey arăta cam slăbănog pentru categoria grea, mai degrabă suplu și vînos decât plesnind de mușchi. Willard era cu un cap mai înalt și cu 27 de kilograme mai greu. „Asta va fi una dintre

cele mai ușoare lupte de pînă acum”, i-a asigurat el pe suporterii, adăugînd cu un aer de superioritate bigotă care era de prost gust chiar și la vremea aceea: „Azi sînt mai bun decît atunci cînd am recîștigat titlul de campion pentru rasa albă”. Ca să demonstreze cîtă încredere are în sine, a cerut să fie despăgubit în caz că îl ucide pe challenger.

După cum avea să afle în scurt timp, se cam pripise. Dempsey părea slăbănog, dar ziceai că e făcut din fier – cică, atunci cînd îl loveai, parcă dădeai într-un trunchi de copac – și obișnuia să atace cu o ferocitate surprinzătoare, aruncîndu-se asupra adversarilor ca un pitbull scăpat din lanț și burdușindu-i fără milă. Tocmai obținuse 12 victorii la rînd, dintre care nouă prin K.O. în prima repriză, unul în doar 14 secunde. Era un boxer incredibil de devastator și a dovedit-o și acum.

Dempsey a atacat din colțul lui și l-a pocnit pe Willard în maxilar atît de tare, încît i l-a fracturat în 13 locuri, apoi i-a aplicat un croșeu care i-a zburat șase dinți. L-a pus la pămînt de șapte ori în prima rundă, apoi a bătut în el ca-n fasole încă două runde, fisurîndu-i unul din pomeți și cel puțin două coaste. Năucit și demoralizat, Willard nu s-a mai ridicat pentru a patra rundă. Cîte zile a mai avut, Willard a insistat că benzile de sub mînușile lui Dempsey fuseseră muiate în ciment. Se pare că așa a simțit el loviturile.

Premiul încasat de Dempsey pentru marea finală împotriva lui Willard a fost de 27 500 de dolari. În mai puțin de doi ani, avea să lupte pentru premii de aproape un milion de dolari și toată lumea avea să-l urmărească cu sufletul la gură. Boxul tocmai se schimbase pentru totdeauna.

Damon Runyon l-a botezat „Bătăușul din Manassa”, dar porecla nu era decît parțial conformă cu realitatea. Dempsey nu bătea, ci mai degrabă lovea cu o precizie fatală și repetitivă, iar în Manassa, o micuță localitate agricolă din sudul statului Colorado, aproape de granița cu New Mexico, a locuit doar în primii zece ani din viața lui. După aceea a locuit peste tot – în Denver și în orașele din Colorado, Utah și Virginia de Vest – pe unde ajungea tatăl lui bețiv și fără căpătîi, mereu în căutarea altui serviciu.

William Harrison Dempsey – în familie i se spunea Harry – s-a născut în iunie 1895 (la patru luni după Babe Ruth), într-un clan neobișnuit de pestriț: avea origini cherokee, evreiești și scoțiano-irlandeze. Dempsey era al nouălea din 13 copii, iar familia lui era săracă, dar unită – lucru care avea să-l chinuie foarte tare în vara anului 1927. În tinerețe cîștiga bani intrînd prin baruri și provocînd pe careva

să se lupte cu el, contra unei chete strînse de la ceilalți mușterii. Așa s-a călit. De aici pînă la practicarea boxului ca meserie nu a fost decît un pas. A debutat la profesioniști în 1914, cu numele „Kid Blackie”. Pe parcurs, și-a găsit o soție – Maxine Cates, o femeie cu 15 ani mai în vîrstă decît el care cînta la pian într-un bar gen saloon și se mai și prostitua ocazional. Deloc surprinzător, căsnicia nu a rezistat prea mult. S-au despărțit după numai cîteva luni. (Ea urma să aibă o moarte groaznică, într-un incendiu ce a mistuit un bordel din Juárez, Mexic, în 1924.)

Ca boxer, Dempsey era brutal din instinct. „În ring părea că îi place să-i rănească pe alții”, scrie biograful său Roger Kahn. Odată, cînd era în toane proaste, i-a făcut K.O. pe toți partenerii lui de antrenament. Cînd scriitorul Paul Gallico, pe atunci redactor sportiv la *New York Daily News*, a acceptat sarcina de a-i fi pentru scurt timp partener de antrenament, ca să scrie despre cum e să înfrunți un campion, Dempsey l-a lovit atît de tare, încît era să-l omoare. Gallico nu își mai amintea nimic după aceea, dar a povestit că s-a simțit de parcă se prăbușise o clădire peste el. Jurnalistul sportiv Grantland Rice, care era și el de față, a scris: „La final, capul tînărului domn Gallico abia mai atîrna de trup. Sperăm că data viitoare nu i se va cere să scrie despre o electrocutare”. În același spirit, Al Jolson s-a prefăcut în glumă că-l atacă pe Dempsey, doar așa, de dragul fotografiilor. Dempsey l-a lovit atît de tare, încît a început să-i curgă sînge din bărbie.

Și totuși, în clipa în care meciul se încheia, Dempsey se ducea adesea să-l ajute, plin de solitudine, pe cel pe care tocmai îl pusese la pămînt. Deși arăta ca un răufăcător, cu tunsoarea lui de pușcăriaș și privirea ca de oțel, în particular Dempsey era un tip agreabil, destul de timid, surprinzător de grijuliu și foarte elocvent.

Nimic din meciul disputat la Toledo între Dempsey și Willard nu a stimulat mai mult spiritul întreprinzător al oamenilor decît ideea că Tex Rickard cheltuiase 100 000 de dolari pentru o arenă temporară, dar tot cîștigase o grămadă de bani din afacerea asta. Nicăieri pe planetă nu mai veniseră să asiste la un eveniment sportiv 90 000 de spectatori – și tocmai în Toledo, Ohio, pentru numele lui Dumnezeu! Era clar ca lumina zilei că boxul era prea profitabil ca să le fie lăsat doar unor orășele obscure din vestul îndepărtat, mai ales cînd arene precum Yankee Stadium și Polo Grounds stăteau nefolosite 250 de zile pe an sau mai mult. Aproape peste noapte, senatorul de New York (și viitorul primar al orașului New York) Jimmy Walker a înaintat un proiect de lege prin

care boxul să devină un sport pe deplin legal în New York. I-au urmat rapid exemplul și alte state.

Totuși, boxul încă întâmpina destulă rezistență. Mulți erau oripilați de violența și brutalitatea lui. Alții își făceau griji că îi incita pe pariori. Potrivit pastorului John Roach Straton, era o amenințare îngrijorătoare la adresa moravurilor să li se permită membrilor sexului slab să se uite la „doi bărbați practic dezbrăcați, care se pocnesc și se învinețesc unul pe altul, plini de sudoare și de sânge, într-o încheștare prin care vor să-și dovedească măiestria la ceva care nu îi deosebește cu nimic de animale”.

De fapt, așa cum s-a dovedit, exact asta voiau femeile, iar cel pe care își doreau cel mai mult să-l vadă lucind de sudoare și fără prea multe haine pe el era boxerul francez Georges Carpentier. Acesta era, după părerea tuturor femeilor, o încântare pentru ochi. „Michelangelo ar fi leșinat de plăcere dacă ar fi văzut ce profil frumos are”, scria o doamnă înamorată, și astfel de comentarii se regăseau în revistele pentru femei de pe tot cuprinsul țării. Femeile pur și simplu erau moarte după el. Mai târziu, când Gene Tunney l-a bătut pe Carpentier, o blondă îndurerată a sărit în ring și a încercat să-i scoată ochii cu unghiile.

Carpentier nu era mare boxer, iar uneori mai făcea și blaturi. Dar asta nu mergea mereu conform planului. În 1922, la Paris, un boxer senegalez poreclit Battling Siki a acceptat, în schimbul unei sume generoase, să se lase bătut de Carpentier. Din nefericire, Siki a uitat ce promisese, făcându-l knockout pe francezul uluit în runda a șasea. Pentru Siki acesta a fost momentul de glorie al vieții sale, în rest plină de dezamăgiri. Nu a mai câștigat niciodată un meci important, iar în 1925 a fost împușcat mortal aparent fără nici un motiv pe o stradă din Manhattan. Criminalul nu a fost prins niciodată.

Carpentier și-a dorit un meci cu Dempsey bazându-se aproape exclusiv pe trei considerente: pentru că părea puternic, le făcea pe femei să moară după el și era erou. (În timpul Primului Război Mondial luptase ca aviator și fusese decorat, fapt pentru care a devenit bun prieten cu Charles Nungesser.) Meciul a atras interesul publicului într-o măsură fără precedent. Au venit reporteri din toată lumea. *The New York American* l-a angajat pe George Bernard Shaw ca să comenteze meciul. Într-un eseu, H.L. Mencken s-a declarat satisfăcut că a fost un meci între doi adversari albi.

Carpentier susținea că își dezvoltase o lovitură secretă care avea să-l ia pe Dempsey pe nepregătite. Damon Runyon i-a sugerat să exerseze mai degrabă cum să tragă câte-un pui

de somn de zece secunde, avînd în vedere că asta era cam tot ce avea să facă în timpul meciului. Înainte de meci, Rickard l-a implorat pe Dempsey: „Să nu-l omori pe nenorocitul ăsta, Jack”. Nu de Carpentier îi păsa lui Rickard, ci de efectul pe care l-ar fi avut un sportiv omorît în ring asupra boxului tocmai acum, cînd devenea un sport profitabil și respectabil. „Cei mai influenți oameni din lumea asta au venit aici”, spunea el. „Dacă îl omori, toate astea se duc dracului. O să îngropi și boxul.”

Lui Carpentier nu i-a luat mult ca să-și dea seama cît era de surclasat. Cu primul pumn pe care i l-a dat, Dempsey i-a spart nasul. Puțin după aceea, Carpentier l-a lovit pe Dempsey în față cu toată forța de care era în stare. Dempsey nici nu a clipit. Carpentier și-a fracturat degetul mare în două locuri. Lui Dempsey nu i-au trebuit decît patru runde ca să-l desființeze pe francez, lăsîndu-l fără simțiri, întins pe spate, în mijlocul ringului. Cu totul, meciul durase 27 de minute. Premiul era de 1 626 580 de dolari – o valoare de patru ori mai mare decît la meciul dintre Dempsey și Willard disputat cu doi ani mai devreme.

Acum Dempsey avea altă problemă: nu mai erau adversari îndeajuns de nechibzuiți sau de buni ca să urce în ring cu el. Poate că boxul și-ar fi pierdut avîntul dacă nu ar fi sosit tocmai atunci în America un ditamai argentinianul pe nume Luis Ángel Firpo – „Taurul Pampasului”, cum i se spunea (o poreclă extravagantă, dar potrivită). Tînăr sărac din Buenos Aires, Firpo a ajuns în America în 1922 avînd la el o valiză de carton în care erau un guler de cămașă, un șort pentru box și cam atît.

Nu era un luptător elegant – „Dă cu pumnul de parcă aruncă cu pietre”, potrivit unui observator –, dar era uriaș și puternic și s-a apucat să trimită la podea adversar după adversar. Pînă cînd a ajuns față în față cu Dempsey pe Polo Grounds, în septembrie 1923, cîștigase 12 meciuri la rînd – nouă prin knockout. La fel ca Dempsey, era un boxer pregătit să dea cu pumnul fără să se urnească din loc. Lumea abia aștepta să vadă cum o să se descurce Dempsey cu el. Ce a urmat au fost poate cele mai palpitate patru minute din istoria boxului.

Firpo a smuls un strigăt de pe 80 000 de perechi de buze făcîndu-l pe Dempsey să cadă într-un genunchi încă de la primul pumn. Dempsey a reacționat cu furie: de șapte ori l-a pus la pămînt pe Firpo în prima rundă și de șapte ori acesta s-a ridicat, clătîindu-se. A șaptea oară, Firpo a ripostat și, cu o directă de dreapta cumplită, l-a zburat pe campionul Dempsey printre corzi, afară din ring. Dempsey a căzut în

public, lângă ring, dar a fost împins înapoi de multe mâini zeloase – „așa de multe, de ai fi zis că i se face masaj la spate”, își amintea Firpo mai târziu. Printre cei care îl împingeau cu entuziasm se număra și Babe Ruth, tot numai zîmbete. Dempsey ar fi trebuit să fie descalificat pentru că a fost ajutat, dar arbitrul a lăsat lupta să continue.

În primul minut al rundei următoare, Dempsey i-a aplicat lui Firpo două lovituri puternice în cap; acesta s-a prăbușit la podea și a rămas acolo. Majoritatea reporterilor au declarat că a fost cel mai palpitant meci pe care îl văzuseră vreodată. Grantland Rice îl considera cel mai palpitant din istorie.

Apoi Dempsey s-a lăsat de box. Au tot încercat unii ba să-l convingă, ba chiar să negocieze cu el, numai să se întoarcă în ring – dar degeaba. Din septembrie 1923 pînă în septembrie 1926, Dempsey nu a boxat deloc. S-a stabilit în Los Angeles, a jucat în vreo două filme, și-a făcut o operație estetică la nas, s-a însurat cu o starletă pe nume Estelle Taylor (și s-a culcat și cu altele) și s-a împrietenit cu Charlie Chaplin și Douglas Fairbanks.

Fratele lui Dempsey, Johnny, care visa să devină și el star la Hollywood, era deja de ceva timp la Los Angeles și se împrietenise la rîndul lui cu mai multe personaje celebre, mai ales cu un actor bine-cunoscut pe nume Wallace Reid, pe atunci una dintre vedetele de cinema cu cel mai mare succes la public. Orice mamă ar fi dorit să-și mărite fata cu un băiat care ar fi semănat cu Reid, dar în viața privată, fără să-l știe nimeni, acesta era dependent de droguri. De la Reid a deprins și Johnny Dempsey periculoasele plăceri ale cocainei și heroinei. Reid a murit din cauza efectelor cumulative ale exceselor în 1923, la vîrsta de doar 31 de ani, nu înainte să-l transforme și pe Johnny Dempsey într-un dependent de droguri. Problemele tînărului Dempsey legate de droguri și deteriorarea mentală aveau să-i concentreze mult timp – și chinuitor – atenția fratelui său, Jack.

În 1926, la Philadelphia s-a organizat o expoziție universală, numită Expoziția Sescvicentenară, pentru a marca împlinirea a 150 de la semnarea Declarației de Independență. A fost un fiasco de la bun început. Terenul ales era mlăștinos și nu prea se putea construi nimic acolo. Viziunea expoziției era măreață, dar fondurile erau puține. Statul Pennsylvania nu a vrut să acopere nici măcar o parte din costuri.

S-a întîrziat atît de mult cu construcția, încît, la deschiderea expoziției, în 31 mai 1926, nu prea erau expodate finalizate. Președintele Coolidge a refuzat să

participe, trimițându-i în locul lui pe secretarul de stat, Frank B. Kellogg, și pe omniprezentul ministru al Comerțului, Herbert Hoover. Parcul expozițional pe care l-au găsit acolo era jenant de incomplet. Un Clopot al Libertății înalt de 25 de metri, atracția principală a expoziției, era încă înconjurat de schele. La pavilionul statului New York nimeni nu se apucase încă de treabă. Cel mai în urmă rămăseseră cu expoziția Argentinei, care a fost inaugurată pe 30 octombrie, prinzînd la fix închiderea expoziției.

A plouat aproape toată vara și la începutul toamnei, deprimîndu-i pe oameni în toate sensurile cuvîntului. Expoziția a avut un singur eveniment de succes. În seara de 23 septembrie, pe un stadion altfel rareori folosit, Jack Dempsey se pregătea de luptă împotriva unui tînăr boxer în ascensiune pe nume Gene Tunney, în primul meci al lui Dempsey după aproape trei ani.

După lungă perioadă de inactivitate a lui Dempsey, interesul față de acest meci era uriaș. Un reporter, într-un exces de zel, l-a numit „cea mai mare luptă de la era siluriană încoace”. Numărul plătiturilor de bilete era de 120 000, dar se crede că în arenă s-au înghesuit cam 135 000. Tunney era un boxer inteligent, dar loviturile lui nu prea aveau forță și mulți credeau că Dempsey va fi prea puternic pentru el. De fapt, Tunney a făcut un meci genial, perfect, dînd lovituri scurte, după care se ferea de dreapta ucigătoare a lui Dempsey. Acesta l-a urmărit în ring toată seara, în timp ce Tunney îl mitralia cu lovituri scurte, dar epuizante. Efectul cumulat a fost formidabil. În runda a șaptea, Dempsey avea toată fața umflată. Un ochi îi era închis complet și nici celălalt nu arăta prea bine. L-a fugărit pe Tunney prin ring toată seara, dar nu a reușit să-i dea decît un singur pumn ca lumea. Tunney a cîștigat lejer la puncte.

După aceea, cînd Dempsey a ajuns acasă plin de vînatăi și cu fața umflată, soția, oripilată, l-a întrebat ce s-a întîmplat. „Dragă, am uitat să mă feresc”, a fost celebrul răspuns al lui Dempsey.

Aproape toată lumea a fost consternată de înfrîngerea lui Dempsey, dar aceasta a pregătit terenul pentru cea mai mare revanșă din istoria boxului. S-au organizat cîteva meciuri de calificare pentru a ațîța și mai mult publicul, în vreme ce se profita la maximum de toată această situație. Primul meci din calificări s-a disputat între Jack Sharkey și Jim Maloney. (Acesta a fost meciul, pomenit la pagina 68, la care 23 000 de oameni au păstrat un minut de reculegere ca să se roage pentru Charles Lindbergh, care era atunci singur, deasupra Atlanticului.) Cîștigătorul acelei confruntări – care,

evident, a fost Sharkey – avea să participe apoi la un mare meci de calificare împotriva formidabilului – în ciuda vârstei – Jack Dempsey, pe 22 iulie. Ambele meciuri de calificare se disputau pe Yankee Stadium, lucru care, firește, îl încălzea la suflet pe Jacob Ruppert.

Așa că la începutul lunii iulie – în săptămîna în care Richard Byrd și echipa lui amerizau forțat lîngă coasta Franței, New Yorkul era lovit de primul val de caniculă, Calvin Coolidge își sărbătorea a 55-a aniversare deghizat în cowboy, Charles Lindbergh pleca spre Ottawa, trepădușii lui Henry Ford încropeau în numele lui niște scuze față de evrei, iar cei mai de seamă bancheri ai lumii țineau sfat de taină în Long Island – toată țara era preocupată de cît de în formă și de înverșunat era Jack Dempsey. Zeci de reporteri transmiteau zilnic din cantonamentul lui de pe malul lacului Saratoga, New York, afirmînd că boxerul părea amenințător și hotărît și că loviturile sale aveau o forță cum nu se mai văzuse de ani buni.

Apoi s-a aflat teribila veste. Pe 2 iulie, o mașină de poliție a venit în tabăra lui Dempsey ca să-l informeze că în familia lui s-a întîmplat o tragedie. Johnny, fratele său, o luase razna din ce în ce mai tare în ultimele luni, în așa măsură încît tînăra lui soție, Edna, își luase lumea în cap și fugise în est cu tot cu copilașul lor. Johnny Dempsey reușise să-i găsească la o pensiune din Schenectady, la doar 30 de kilometri de cantonamentul în care se afla fratele lui, și o împușcase mortal pe Edna, după care își pusese pistolul la tîmplă. Copilului nu i-a făcut nimic.

Jack Dempsey a fost devastat. Polițiștii l-au dus cu mașina la Schenectady ca să identifice cadavrele. Apoi Dempsey s-a întors în cantonament, s-a închis în casă și nu a mai deschis ușa nimănui, lăsîndu-i pe toți să se întrebe dacă meciul va mai avea loc. Spre ușurarea tuturor, după două zile de izolare Dempsey a ieșit din casă și și-a reluat îndîrjit antrenamentul.

La Paris, echipajul comandorului Byrd, după ce își îndeplinisese obligațiile oficiale, sărbătorea ultima noapte în oraș puțin mai colorat decît o făcuse Lindbergh vreodată în viața lui. Bert Acosta – sau „fercheșul, oacheșul Bert Acosta”, cum îi spunea revista *Time* – l-a dus pe George Noville prin unele dintre localurile mai rău famate din Montmartre ca să asculte jazz și să-și facă de cap. Niște scandinavi care locuiau la Paris l-au scos în oraș pe Bernt Balchen, ca să facă o beție vikingă. Byrd nu a vrut să meargă nici cu unii, nici cu alții, preferînd să se culce devreme.

Levine și Chamberlin se aflau și ei atunci la Paris, dar se pare că nu fuseseră incluși de organizatori în cadrul festivităților. Levine, dîndu-și seama cam tîrziu cît de importante sînt relațiile cu publicul, a donat brusc 100 000 de franci – adică vreo 4 000 de dolari – pentru Aéro-Club de France ca să construiască un club la aerodromul Le Bourget. În plus, i-a făcut o vizită ciudatei doamne Nungesser, care continua cu încăpăținare să nu accepte ideea că fiul ei pierise – cine știe, poate că plutea pe undeva, prin Atlanticul de Nord, hrănindu-se cu pești sclipitori pe care el și Coli îi pescuiau cît așteptau să fie salvați de vreun vapor aflat în trecere.

Levine le-a propus celorlalți aviatori care traversaseră Atlanticul să se întoarcă acasă împreună cu cele două avioane ale lor, dar a fost refuzat, în parte pentru că avionul lui Byrd era acum o epavă (nu avea să mai zboare niciodată), în parte deoarece un zbor spre vest cu vîntul în față era nebunie curată și în parte pentru că nimeni nu voia să se afle așa de aproape de Levine. Chamberlin a hotărît că se cam săturase de Europa (și probabil și de Levine) și că va pleca spre casă împreună cu echipa lui Byrd, la bordul pachebotului SS *Leviathan*, peste cîteva zile. Levine îi promisese lui Chamberlin 25 000 de dolari pentru rolul său în această aventură, dar pînă la urmă nu i-a dat nici măcar jumătate.

La o săptămînă după ce a amerizat în apele teritoriale franceze, ceata lui Byrd s-a întors în Normandia, la Le Touquet, unde a cinat împreună cu prințul de Wales, după care și-a continuat drumul spre Cherbourg, de unde urma să se imbarce pe vapor. *The New York Times* a dedicat călătoriei lor spre casă un material de 5 000 de cuvinte cu un titlu cu litere de-o șchioapă, de parcă pînă și ăsta ar fi fost cine știe ce act de eroism.

După care, în mod ciudat, nu s-a mai pomenit nici un cuvîntel despre aviație. Cum Byrd și echipa lui erau în largul mării, Lindbergh închis în casă în Long Island ca să scrie *Noi* și Levine debita în general numai tîmpenii, ziarele nu prea mai aveau subiecte aeronautice. Pe 12 iulie, pentru prima dată după șase săptămîni, prima pagină din *Times* nu mai era deschisă de nici un material despre aviație. Totuși, în josul paginii fusese publicat un articolăș atît de curios, încît merită să fie menționat.

Cu o zi înainte, în Canada, relatează agenția Associated Press, un avion care făcea cartografiere aerofotografică pentru statul canadian decolase de pe un aerodrom de lîngă lacul Manitoba. La bordul avionului se aflau un pilot, un fotograf și un topograf. Vremea era bună. Mai mulți martori

povesteau că avionul a urcat normal pînă pe la vreo 600 de metri, dar apoi, pe cînd ieșea dintr-o masă de nori de joasă altitudine, sub privirile îngrozite ale martorilor, cei trei au sărit pe rînd în gol, pierzîndu-și viața. Ce i-a făcut să sară ori să cadă este o întrebare la care nu s-a putut găsi niciodată vreun răspuns plauzibil.

La mijlocul lunii iulie știrea cea mai fierbinte era despre un nou val de caniculă, și mai puternic, care se instala în mare parte din țară. La New York, pe 13 iulie, temperatura a crescut pînă la aproape 33 de grade la ora 4 după-amiaza, iar în alte locuri trecea de 37 de grade. Pînă sîmbătă, 16 iulie, numărul deceselor din oraș puse pe seama caniculei a ajuns la 23 și în toată zona de est era de cel puțin 60. În New York, șase dintre victime s-au înecat în timp ce încercau să se răcorească. Un băiețel de 8 ani pe nume Leo Brzozowsky, care a avut norocul să scape cu viață, a fost găsit plutind pe o cameră la opt kilometri în largul Golfului New York. Era în apă de cel puțin cinci ore și ajunsese cam la jumătatea distanței dintre Staten Island și Keansburg, New Jersey, cînd a fost salvat de o barcă cu motor care trecea pe acolo. Băiatul era complet îmbrăcat – avea chiar și pantofi în picioare – și nu a putut să explice de ce intrase în apă cu hainele pe el sau cum ajunsese așa departe de țarm. Doctorii au declarat că era epuizat, dar că avea să-și revină complet.

În după-amiaza de 16 iulie, o ploaie torențială a mai răcorit atmosfera, dar a semănat și haos. Din cauza fulgerelor s-a întrerupt curentul în mai multe cartiere și și-au pierdut viața un cuplu care se adăpostea sub un copac în Staten Island și un polițist de la un colț de stradă din Brooklyn. Trenurile care circulau spre și dinspre Coney Island au avut întârziere pentru că șinele au fost inundate și sistemele electrice scurtcircuitate tocmai cînd cîteva sute de oameni încercau să se întoarcă de la plajă. Multe străzi au fost inundate din cauza ploii. În Brooklyn, un bărbat de 27 de ani a izbutit o ispravă nemaiauzită: s-a înecat în pivniță cînd apa a năvălit înăuntru, ajungînd pînă la aproape doi metri.

În vara aceea, cel mai grav dezastru provocat de caniculă nu s-a petrecut pe coasta de est, ci pe malul lacului Michigan, la Chicago, cînd vreo 75 de oameni, majoritatea femei și copii, s-au îngrămădit pe un vaporeș de agrement ca să facă o plimbare pe lac, sperînd că se vor bucura un pic de briză. Tocmai cînd ambarcațiunea ieșea în larg, s-a stîrnit o vijelie. Pasagerii au alergat veseli spre partea acoperită a vasului ca să se adăpostească de ploaia torențială, dar acesta s-a dezechilibrat și s-a răsturnat. 27 de persoane s-au înecat. Printre cei care le-au sărit în ajutor se număra și Johnny

Weissmuller, care încă nu își câștigase celebritatea ca Tarzan hollywoodian, dar câștigase trei medalii de aur la înot, la Jocurile Olimpice de la Paris, în 1924. Întâmplător, Weissmuller se afla pe plajă în momentul în care s-a răsturnat vaporețul și se spune că ar fi scos din valuri mai multe persoane – unele vii, altele nu.

Leviathan a ajuns la New York pe ploaie și ceață, în 18 iulie. Byrd și echipajul său, însoțiți de Clarence Chamberlin, au fost transbordați pe iahtul primăriei, *Macom*, unde au descoperit cu surprindere că îi aștepta, oarecum incognito, Charles Lindbergh. Byrd a fost vizibil impresionat că Lindbergh venise să-i întâmpine, dar, fără îndoială, și ușurat că acesta le-a refuzat invitația de a-i însoți după-amiază, motivând că ziua aceea era a lor și că nu vrea să le stea în cale. Cu siguranță, Lindbergh era bucuros să mai lase și pe alții să se bucure de atenția lumii măcar o zi.

Totuși, festivitățile care au urmat parcă nu au mai avut strălucirea celor dedicate lui Lindbergh, asta nu numai din cauză că publicul se cam săturase, ci și din pricina vremii ploioase. Byrd și oamenii lui, însoțiți de Chamberlin, au fost urcați în niște mașini decapotabile pentru o paradă pe Broadway. Ghinionul a făcut să înceapă din nou să plouă cu găleata tocmai când porneau, ceea ce i-a făcut pe mii de gură-cască să se împrăstie ca potîrnichile, căutînd să se adăpostească, și i-a udat learcă pe Byrd și pe oamenii lui, de parcă ar fi înotat pînă la mal. La primărie fusese ridicată o platformă mare pentru o ceremonie oficială, dar cam o sută de scaune erau goale și jumătate din mulțime s-a evaporat în timpul discursurilor, căci continua să plouă la fel de tare.

Mulți se întrebau dacă o să se mai potolească ploaia pînă la meciul dintre Dempsey și Sharkey. Din fericire, s-a potolit. Deși mai tuna, ploaia s-a oprit și boxerii și spectatorii s-au bucurat de o seară mult mai răcoroasă și mai uscată pe 20 iulie. La Yankee Stadium au venit 85 de mii de oameni (mai mulți decît asistaseră vreodată la vreo partidă de baseball, dar la un meci de box se mai puteau pune pe teren mii de scaune în plus, chiar dacă mulți dintre cei așezați acolo nu vedeau mare lucru) – și premiul de 1 250 000 de dolari era un record pentru un meci din afara campionatului. Printre cei prezenți se numărau primarul Jimmy Walker, Franklin Delano Roosevelt, starul filmelor cu cowboy Tom Mix, editorul Bernarr Macfadden și maharajahul de Ratlam (sau, foarte posibil, cineva care i-a prostit pe oameni să creadă că era maharajah). În mulțime au trecut aproape neobservați Richard Byrd și Clarence Chamberlin.

Sharkey era favorit cu 6:5, în mare pe considerentul că avea 25 de ani și era în ascensiune, în timp ce Dempsey avea 32 de ani și aproape că se retrăsese din acest sport. Sharkey era din Boston, fiul unor imigranți lituanieni care îi dăruiseră o forță magnifică și un nume pe care nu îl putea pronunța nimeni. În documentele oficiale găseai tot felul de variante – Zuhaskay, Zuhaskas, Cocoskey și Cukochsay – înainte ca Sharkey să-și aleagă acest *nom de ring* care suna mai americaneste. „Jack” era după numele celui mai mare erou al lui: Jack Dempsey.

Meciul a fost dezamăgitor de rezervat. Dempsey era mult mai puțin agresiv decât altădată. Sharkey s-a descurcat fără probleme cu atacurile lui prudente și a condus lejer în primele șase runde. Totuși, în a șaptea, Sharkey a făcut cel mai stupid lucru pe care îl poate face un boxer. Frustrat că Dempsey îl tot lovește sub centură, s-a întors spre arbitru ca să se plîngă și atunci Dempsey l-a pocnit în bărbie, lăsându-l lat. În fotografia se vede cum Sharkey zace ca o haină aruncată pe jos. Dempsey a fost declarat învingător. Acum avea să se confrunte cu Gene Tunney într-o revanșă disputată pe 22 septembrie la Chicago. Avea să fie cea mai mare luptă din istorie – și cea mai controversată.

Extaziat, Jacob Ruppert a anunțat că plănuiește să crească numărul de locuri de pe Yankee Stadium extinzînd etajul tribunei deasupra jumătății din stînga a terenului, ceea ce însemna că ar fi încăput încă 90 000 de spectatori la meciurile de box. Această veste a fost întâmpinată cu oarecare cinism de reporteri, care au atras atenția asupra faptului că mulți spectatori aveau deja locuri atît de departe, încît ar fi văzut meciul ca printr-un telescop inversat. Cum spunea un reporter pe un ton mucalit și nu prea, la încheierea meciului sute de suporteri au fugit de pe stadion „să-și cumpere edițiile speciale de seară ale ziarelor, ca să afle ce s-a întîmplat”.

În ziua următoare Sharkey a fost dus de urgență la spital, cu hemoragie internă gravă. Din fericire, și-a revenit complet, dar asta le-a reamintit tuturor că Dempsey, chiar și atunci cînd era mai reținut, tot lovea cu o forță teribilă.

A doua zi după meciul dintre Dempsey și Sharkey, după-amiază, Charles Lindbergh, aflat acum în turneul lui prin țară, a ajuns la Boston într-o dispoziție de un dinamism ieșit din comun. Ca să aterizeze pe aeroportul din Boston, deschis de curînd (în locul căruia se află azi aeroportul Logan), a survolat rapid portul Boston, aproape atingînd apa, apoi, chiar în ultima clipă, a țîșnit vertical spre cer, pînă cînd

a părut că avionul lui va cala, după care s-a rotit cu nonșalanță pe o parte, descriind un arc grațios, și a făcut o aterizare perfectă, oprindu-se chiar în fața ușilor hangarului pregătit anume pentru el – și toate acestea cu un avion fără frîne și fără vizibilitate spre înainte. Aclamațiile pline de încântare ale mulțimii s-au auzit tocmai din parcul Boston Common, aflat la aproape cinci kilometri depărtare.

Centrul Bostonului era inundat de o mare de oameni – „cea mai numeroasă mulțime care s-a adunat vreodată în acest oraș pentru a întâmpina un om sau un grup de oameni”, după spusele unui comentator. Deși mulțimea era pașnică, era atât de imensă și de agitată, încât practic nu putea fi ținută sub control. Atunci când coloana de mașini a lui Lindbergh a ajuns în Common, instinctiv, oamenii s-au îmbulzit, încercând să vadă mai bine. Erau cuprinși de atîta entuziasm, povestea un corespondent al cotidianului *The New York Times*, încât „cei aflați mai în mijloc au fost efectiv luați pe sus de valul de oameni... O mulțime de femei și copii au leșinat, scăpînd de alte răni mai grave tocmai datorită faptului că era așa de mare înghesuială, încât nu aveau cum să cadă pe jos, unde ar fi fost călcați în picioare”.

Doi soldați și un polițist care au încercat să sară în ajutorul unei femei ce își pierduse cunoștința au fost și ei luați de val. Alții încercau să țină piept mulțimii, ca să nu fie împinși sub roțile mașinilor care înaintau prudent. A fost o minune că mulți nu au fost striviți sau asfixiați. Însă cineva a murit de infarct și peste o sută de persoane au fost rănite suficient de grav ca să aibă nevoie de îngrijiri medicale la punctele mobile instalate în tot parcul Common. 14 oameni au avut nevoie de spitalizare, iar aproape toți, potrivit corespondentului de la *Times*, „s-au dus acasă cu vînătăi pe corp și cu hainele rupte”.

Și așa avea să fie pe tot parcursul turneului. Înghiontit, bătut cu palma pe spate, adorat pînă la lacrimi, Charles Lindbergh începea să realizeze că toate astea nu se vor termina la un moment dat. Asta era viața lui de acum înainte.

Probabil părea că nimic nu putea diminua intensitatea interesului față de el, dar tocmai asta avea să se întîmple, cel puțin pentru o vreme. Într-o închisoare din apropiere – suficient de aproape ca aceia dinăuntru să audă clar ovațiile cu care era întâmpinat Lindbergh – doi anarhiști italieni destul de blajini își așteptau execuția pentru niște crime pe care milioane de oameni de pe tot globul erau siguri că nu le-au comis.

Aceștia erau Nicola Sacco și Bartolomeo Vanzetti, și din cauza lor lumea avea să se însuflețească din nou.

August Anarhiștii

Nu am
aflat, nu
am auzit
și nici
măcar
nu am
citit în
istorie să
mai fi
existat
vreodată
ceva atît
de crud
precum
acest
tribunal.

Nicola Sacco atunci cînd
a fost condamnat la moarte

Capitolul 20

Pe la 3 și ceva într-o după-amiază blândă și însorită din aprilie 1920, doi salariați ai fabricii de încălțăminte Slater & Morrill din South Braintree, Massachusetts, au luat-o pe un drum prăfuit, în pantă, de la sediul companiei din Railroad Avenue către alt corp al fabricii, aflat la vreo 200 de metri mai încolo, în Pearl Street. Frederick Parmenter era funcționar la departamentul salarizare; Alessandro Berardelli era agentul de securitate care îl însoțea. Aveau la ei 15 776,51 dolari, puși în două cutii de metal, salariile din săptămîna aceea pentru cinci sute de lucrători. Drumul lor trecea pe lîngă altă fabrică de încălțăminte, Rice & Hutchins, aflată într-o clădire cu cinci etaje aproape de stradă, care îi dădea un aer sinistru și amenințător.

În timp ce Parmenter și Berardelli treceau pe lîngă fabrica Rice & Hutchins, doi indivizi le-au aținut calea, cerîndu-le cutiile cu bani. Pînă să apuce Berardelli să deschidă gura, unul dintre tîlhari a tras trei gloanțe în el. Berardelli a căzut în genunchi și s-a prăvălit în față, cu mîinile înainte și capul atîrnîndu-i. Scuipe sînge, chinuindu-se să respire. Individul cu pistolul s-a întors apoi către Parmenter, care privea îngrozit, și l-a împușcat și pe el. Șocat și grav rănit, Parmenter a scăpat din mînă cutia cu bani și a pornit-o clătînîndu-se pe stradă, încercînd instinctiv să fugă. Unul dintre tîlhari – din relatările martorilor nu reiese clar care și nici măcar dacă în acest moment a mai apărut un individ înarmat – s-a luat după Parmenter pe stradă și l-a doborât calm cu un glonț în ceafă. Unul dintre tîlhari – nici de data asta martorii nu au putut să cadă de acord care – s-a întors spre Berardelli, care era chircit pe pămînt, și a tras în el două gloanțe de sus, omorîndu-l.

O mașină albastră în care se mai aflau doi sau poate chiar trei bărbați a oprit în scrișnet de frîne, hoții au urcat în ea, luînd și cutiile cu bani, apoi au traversat în viteză șinele companiei New York, New Haven & Hartford Railroad, trăgînd cu pistolul spre oamenii aflați întîmplător acolo. Totul nu a durat mai mult de un minut. Jaful a fost atît de rapid și de șocant, încît martorii au dat declarații contradictorii cînd au trebuit să precizeze cîți hoți înarmați au văzut sau care dintre ei a tras.

Nimeni nu ar fi bănuir că această crimă comisă cu sînge-rece, dar nu tocmai ieșită din comun, pe o străduță dosnică din South Braintree avea să capteze atenția întregii lumi, dar, prin ceea ce s-a întîmplat acolo în ziua aceea, locul crimei a devenit cel mai important de pe tot globul în anii '20. Astăzi nu a mai rămas nici urmă din după-amiaza aceea. Clădirile fabricii nu mai există, nici cafenelele și prăvăliile de pe stradă. Braintree nu mai este un orășel industrial, ci o suburbie drăguță, aflată la vreo 20 de kilometri sud de Boston. Pearl Street este o arteră principală aglomerată, cu bretele și semafoare suspendate. În locul unde au murit Parmenter și Berardelli se înalță acum un centru comercial, Pearl Plaza, lipit de un supermarket Shaw's și o papetărie Office Max. Lîngă un pod de cale ferată care nu exista în 1927, se află un mic monument în memoria celor două victime ale crimei, ridicat în 2010, la 90 de ani după jaf.

Berardelli a murit chiar acolo. Avea 45 de ani și, la fel ca și cei doi bărbați condamnați pînă la urmă pentru că l-ar fi ucis, era din Italia. Lucra la Slater & Morrill cam de un an și a lăsat în urma lui o soție și doi copii. Parmenter a murit la spitalul din Quincy în dimineața următoare. Bărbat credincios, foarte popular printre colegii săi de muncă, și el avea soție și doi copii. Cam asta este tot ce se știe despre cele două victime.

Mașina cu care au fugit hoții, un Buick furat, a fost găsită abandonată într-un loc numit Manley Woods, două zile mai tîrziu. La momentul acela poliția îi căuta pe autorii unui jaf similar, făcut tot de mîntuială, care avusese loc în ajunul Crăciunului în Bridgewater, aflat în apropiere. Șeful poliției din Bridgewater, Michael E. Stewart, a hotărît, din motive care nu se bazu pe nici un fel de dovezi, că în ambele cazuri vinovații erau niște anarhiști italieni. A descoperit că un bărbat cu simpatii radicale pe nume Ferruccio Coacci locuia în apropierea locului unde a fost găsită mașina cu care fugiseră tîlharii și pentru asta l-a declarat principal suspect. Cum observa hîtru *The New Yorker* la ceva timp după aceea, Stewart a conchis „că după un jaf armat și o crimă, firește că acel criminal ar abandona mașina chiar în curtea lui”.

Deși Stewart era într-adevăr șeful poliției din Bridgewater, titlul sugerează o ampoare a operațiunilor care depășește cu mult ceea ce s-a întîmplat în realitate. „Forțele polițienești” ale lui Stewart erau formate dintr-un singur asistent care lucra cu jumătate de normă. Stewart însuși nu avea nici un fel de pregătire pentru anchetarea crimelor și aproape nici o experiență în ce privește infracțiunile grave.

Fără îndoială, de asta ancheta el cu atîta entuziasm. Era șansa vieții lui.

Coacci a fost eliminat rapid de pe lista suspectilor: se întorsese în Italia. Acum în casa respectivă locuia un tip pe nume Mario Buda, iar Stewart, cu perseverența care îl caracteriza, a început să-l suspecteze pe acesta. Cînd a aflat că Buda avea o mașină la reparat la atelierul auto din Elm Square, în West Bridgewater, Stewart l-a instruit pe proprietar să-l sune în clipa cînd vine Buda s-o ia.

Omul a sunat într-o seară, peste trei săptămîni. Proprietarul atelierului auto i-a spus lui Stewart că Buda și încă trei tipi tocmai veniseră să ia mașina, dar plecaseră imediat pentru că nu era gata – Buda și unul dintre bărbați cu o motocicletă cu ataș, ceilalți doi pe jos. Stewart s-a gîndit că aceștia din urmă se duceau în Brockton cu tramvaiul, așa că a alertat poliția de acolo. Atunci cînd tramvaiul a ajuns la Brockton, a urcat un polițist, i-a cîntărit din ochi pe cei cîțiva pasageri și i-a reținut pe doi italieni care păreau cam ciudați: Bart Vanzetti și Nicola Sacco. S-a descoperit că aveau la ei pistoale și o grămadă de muniții, unele pentru alte arme. Mai aveau și niște literatură anarhistă.

Lui Stewart atît i-a trebuit. Deși nici unul din ei nu mai fusese arestat niciodată și Stewart nu avea nici o dovadă care să sugereze că vreunul din ei se aflase în South Braintree la ora la care fuseseră comise crimele, i-a pus sub acuzare.

Nu era un moment bun să fii radical sau străin în America și în mod sigur asta implica niște riscuri mari la vremea aceea. America fusese cuprinsă de așa-numita Panică Roșie. În 1917 și 1918 Congresul votase două legi surprinzător de restrictive, o Lege a spionajului și o Lege a seditiunii. Împreună, acestea prevedeau pedepse severe pentru oricine era găsit vinovat sau care manifesta aproape orice formă de lipsă de respect față de statul american, inclusiv față de simbolurile sale – drapelul, uniforme militare, documente istorice sau orice altceva considerat că ar reflecta gloria și demnitatea Statelor Unite ale Americii –, și au fost aplicate cu un zel înverșunat și represiv. „Unii cetățeni erau aruncați în pușcărie și dacă critica Crucea Roșie în timpul cinei, la ei acasă”, nota un comentator. Un cleric din Vermont a fost condamnat la 15 ani de închisoare pentru că a împărțit vreo șase broșuri pacifiste. În Indiana, unui juriu nu i-au trebuit decît două minute ca să achite un om care îl împușcase pe un imigrant pentru că vorbise America de rău.

Nebunia era că a devenit mai riscant să spui lucruri care dovedeau lipsă de loialitate decît să le faci. Dacă refuzai să te supui legii care prevedea obligativitatea serviciului militar, puteai face un an de pușcărie, dar, dacă îi îndemnai pe alții să facă asta, puteai sta la răcoare și 20 de ani. Peste o mie de cetățeni au fost trimiși la închisoare pe baza Legii spionajului numai în primele 15 luni de la intrarea acesteia în vigoare. Un regizor pe nume Robert Goldstein a fost închis pentru că i-a prezentat pe britanici într-o lumină proastă într-un film despre Războiul de Independență a Coloniilor Engleze din America de Nord. Judecătorul a admis că o astfel de zugrăvire ar fi „permisibilă sau chiar lăudabilă” în mod obișnuit, dar „în această perioadă de urgență pe plan național” Goldstein nu avea „nici un drept să submineze țelurile și destinul națiunii”. Pentru că a adus insulte unei armate străine din urmă cu 150 de ani, Goldstein a fost condamnat la 12 ani de închisoare.

Deși Legea spionajului și cea a seditiunii erau concepute doar ca măsuri care ar fi trebuit aplicate pe timp de război, lucrurile s-au înrăutățit și mai mult odată cu instalarea păcii. Atunci cînd s-au întors acasă două milioane și jumătate de soldați care au început să-și caute un loc de muncă în timp ce economia de război se destrăma, America a intrat într-o recesiune severă. Tensiunile rasiale răbufneau și s-au iscat revolte în cîteva zeci de orașe în care se mutaseră cetățeni de culoare aflați în căutarea unor slujbe mai bune. La Chicago, unde populația de culoare se dublase în numai un deceniu, un tînar de culoare care a adormit pe o plută pe lacul Michigan, ajungînd pe o plajă rezervată albilor, a fost omorît cu pietre de o gloată de albi, stîrnind revolte încrîncenate care au durat două săptămîni și în care 28 de oameni și-au pierdut viața, iar cartiere întregi au fost făcute una cu pămîntul.

În același timp, o mare parte din țară era zguduită de frămîntări în domeniul industriei. O groază de docheri, muncitori din industria textilă sau care făceau trabucuri, lucrători în construcții și în industria oțelului, operatori telefonici, angajați de la metroul aerian și de la cel subteran, mineri și chiar și actori de pe Broadway își părăseau locul de muncă. La un moment dat, în 1919, două milioane de oameni erau în grevă.

Pentru toate aceste probleme, multă lume dădea vina pe agitatorii străini și pe organizațiile radicale precum Industrial Workers of the World (sau Wobblies, cum erau numiți membrii acesteia din motive care nu au fost lămurite niciodată). La Boston și Cleveland, polițiștii le-au dat și ei o mîină de ajutor unor cetățeni care i-au luat la bătaie pe niște

participanți la parada de 1 Mai, după care au intrat în grevă și poliștii din Boston (evenimentul în urma căruia Calvin Coolidge a devenit cunoscut în toată țara). În statul Washington, Wesley Everest, un membru al IWW, a fost tîrît în stradă de mulțime, care l-a bătut măr și i-a tăiat organele genitale. Cînd i-a implorat să-i curme chinurile, tortionarii săi l-au dus pe un pod din oraș, l-au atîrnat peste balustradă, legat cu o funie, după care l-au împușcat. Moartea lui a fost declarată sinucidere. Nimeni nu a fost pus sub acuzare.

În toiul acestui tumult, cineva – un străin nemulțumit, presupuneau unii – a început să trimită bombe. La Atlanta, o menajeră ce lucra în casa senatorului Thomas R. Hardwick, șeful Comisiei pentru Imigrație a Senatului, ducea spre bucătărie un mic colet învelit în hîrtie de ambalaj care fusese adus de poștaș, cînd acesta a explodat, retezîndu-i mîinile. A doua zi, un poștaș din New York a citit despre explozia bombei și și-a dat seama că descrierea coletului se potrivea perfect cu alte 16 pachete asemănătoare pe care le pusese deoparte la un birou de triere pentru că timbrele lipite pe ele nu erau suficiente. A alergat într-un suflet la serviciu și a descoperit că pachetele erau tot acolo. Toate urmau să fie trimise pe adresele unor personalități publice importante: John D. Rockefeller, J.P. Morgan, procurorul general A. Mitchell Palmer, judecătorul Kenesaw Mountain Landis, președintele Curții Supreme și mai mulți guvernatori și membri ai Congresului. La adresa expeditorului, toate aveau trecut magazinul universal Gimbel Brothers de la intersecția dintre Thirty-Second și Broadway, în Manhattan. Ulterior s-a descoperit că alte colete fuseseră deja trimise. Un incident bizar a fost că un colet a fost trimis înapoi la Gimbel Brothers pentru că timbrele nu erau suficiente. Un vînzător de la Gimbel a deschis pachetul, s-a uitat la obiectele ciudate pe care le conținea – o sticlă cu acid, un cronometru, niște explozibili –, apoi l-a împachetat la loc, a mai lipit niște timbre pe el și l-a pus din nou la poștă. În total, s-au găsit 36 de bombe. În afară de menajera ghinionistă, nimeni nu a fost rănit – și nici arestat.

Dar asta nu a fost tot. După vreo lună și ceva, într-o seară plăcută, într-un cartier liniștit și elegant din Washington, DC, procurorul general A. Mitchell Palmer și soția lui se pregăteau să se ducă la culcare – locuiau în 2132 R Street NW –, cînd au auzit o bufnitură la parter, „de parcă cineva aruncase ceva în ușă”, povestea Palmer după aceea. O clipă mai tîrziu, o explozie a răsunat puternic în noapte, distrugînd ușa de la intrare și toate geamurile camerelor; acum puteai vedea în locuința lui Palmer ca într-o casă de

păpuși. Vecinii au fost aruncați jos din paturile lor. Ferestrele s-au făcut țandări pe mai multe străzi din jur.

Poticnindu-se prin fum și praf, soții Palmer – care, ca prin minune, scăpaseră amândoi nevătămați – au coborât la parter, unde au dat cu ochii de înfiorătoare imagine a dezastrului. Peste tot era plin de resturi spulberate de explozie – în copaci, pe stradă, pe gazon și pe acoperișurile caselor. Mare parte dintre acestea încă fumegau. Deasupra scenei dezastrului pluteau manifeste anarhiste, care, fără intenție, dădeau scenei un aer sărbătoresc.

Unul dintre primii care au ajuns la fața locului a fost ministrul adjunct al Marinei Militare, Franklin Delano Roosevelt, care locuia de partea cealaltă a străzii. După o cină târzie, tocmai își parcase mașina și intrase în casă. Probabil că, ascuns în întuneric, atentatorul așteptase ca acesta să plece, după care pusese bomba. Dacă Roosevelt ar fi ajuns cu un minut mai târziu, poate că ar fi fost omorât și istoria Americii ar fi fost cu totul alta. Roosevelt i-a găsit pe domnul și doamna Palmer rătăcind șocați printre ruine, albi de moloz. Procurorul general, zăpăcit, folosea pronumele de pe vremea copilăriei sale petrecute printre quakeri, spunându-le vecinilor săi „matale”.

Era clar că atentatorul fusese omorât în explozia pe care o declanșase. Alice Longworth, verișoara lui Roosevelt, care era de față, a povestit că „era greu să nu calci pe bucățelele însîngerate de oase și de carne”. Un picior al atentatorului aterizase pe pragul unei case de vizavi. Celălalt se afla la vreo 15 metri. O bucată mare de trunchi, cu tot cu haine, a fost găsită atârnată de cornișa unei case de pe o stradă vecină. Altă bucată de carne și cartilaje zburase prin fereastra unei case de vizavi, aterizând la picioarele patului lui Helmer Byrn, ministrul plenipotențiar al Norvegiei. Cea mai mare parte a scalpului a fost găsită în S Street, aflată după două intersecții. Ca să ajungă pînă acolo – locul respectiv era și departe, și mai la deal –, creștetul atentatorului trebuie să fi fost proiectat pe o traiectorie cu înălțimea de 30 de metri și o lungime de 75 de metri. A fost ditamai bomba.

Pretutindeni erau împrăștiate atît de multe fragmente din trupul dezintegrat, încît la început autoritățile au crezut că fuseseră doi atentatori sau poate un atentator și un trecător nevinovat. În mod clar, bomba fusese declanșată mult prea devreme. Se presupunea că individul se împiedicase tocmai cînd voia să lase bomba pe treptele casei soților Palmer.

Înainte să se lumineze de ziuă, agențiile de știri erau asaltate de rapoarte că bombe la fel de devastatoare explodaseră în mai multe localități: Boston, New York,

Philadelphia, Pittsburgh, Cleveland, Paterson, New Jersey și Newtonville, Massachusetts. O singură persoană a fost ucisă – un paznic de noapte din New York –, dar ideea că niște teroriști puteau organiza niște acte de violență coordonate la o asemenea scară i-a băgat în sperieți pe mulți americani. De ce au fost puse bombe în anumite locuri a rămas un mister, poate pentru că fuseseră puse la alte case decît cele vizate de atentatori. La Philadelphia, una dintre bombe a spulberat casa unui bijutier care nu avea nici o legătură cu guvernul sau cu politica. Alta a provocat daune serioase unei biserici catolice. Nu s-a stabilit niciodată de ce au luat atentatorii în colimator o biserică catolică.

Mulțumită în mare parte faptului că atentatorul din Washington purta o cravată cu buline, care sărea în ochi, detectivii au reușit să-l identifice: se numea Carlo Valdinoci. A fost o mare pierdere pentru mișcarea anarhistă. Deși nu avea decît 24 de ani, Valdinoci devenise o legendă în cadrul acesteia. Niște agenți federali reușiseră de curînd să dea de urma lui într-o casă din Virginia de Vest, dar Valdinoci le scăpase de sub nas, consolidîndu-și reputația de anarhist viclean și invincibil. Se ascundea din 1917, după un notoriu atac cu bombă din Youngstown, Ohio. Nici bomba respectivă nu explodase conform planului. De fapt, nu mai explodase deloc, așa că polițiștii au luat o decizie de o stupiditate inimaginabilă: au dus-o la secție și au pus-o pe o masă din sala principală, ca s-o examineze mai îndeaproape. În vreme ce șurubăiau la ea, bomba a explodat, omorînd zece polițiști și o femeie care venise să raporteze un furt. Atentatorii nu au fost prinși niciodată și cazul a rămas nerezolvat – ca majoritatea cazurilor radicale.

Atacurile cu bombă au avut un efect extraordinar asupra lui A. Mitchell Palmer, un democrat din Pennsylvania cu obraji scofilciți. Era procuror general de numai trei luni, dar fusese deja ținta a două atentate cu bombă – una dintre bombele trimise de „Gimbel’s”, care nu a mai ajuns niciodată la destinație, și aceasta din urmă, care în mod clar a ajuns. După asta a fost puternic înclinat să plece urechea la un tînăr consilier de la Ministerul Justiției care elaborase teoria personală că subversivii din rîndul imigranților care veniseră în America, în cîrdășie cu comuniști din diferite țări, puneau la cale o lovitură de stat. Tînărul se numea J. Edgar Hoover și l-a convins pe Palmer că există o groază de complotiști care plănuiesc un atac iminent.

Hoover, proaspăt ieșit de pe băncile Facultății de Drept, a fost pus la conducerea unui colțisor pînă atunci neimportant al Secției de Înregistrare a Persoanelor Provenind dintr-o

Țară Dușmană, numit Divizia Radicală. A întocmit o bază de date indexată conținând peste 200 000 de nume ale unor persoane și organizații, toate corelate cu meticulozitate. Au fost angajați 40 de traducători care să studieze anumite publicații radicale, al căror număr era apreciat de neobositul Hoover la peste șase sute.

Palmer avea mari speranțe că va fi candidatul la președinție nominalizat de partidul său în 1920. Tratarea într-o manieră hotărâtă a elementelor radicale a devenit strategia lui de a-și arăta mușchii. Într-o serie de discursuri cu tentă apocaliptică, a avertizat că flăcările revoluției cuprindeau țara, „lingînd altarele bisericilor, arzînd clopoțelul școlilor, furișîndu-se în cele mai sacre unghere ale caselor americanilor, căutînd să înlocuiască jurămintele făcute la cununie cu niște legi libertine, incendiind temeliile societății”. Palmer pretindea că aproximativ jumătate de milion de comuniști și tovarăși ai acestora puneau la cale detronarea Americii. Cu maxilarul proeminent și retorica lui dură, Palmer a ajuns să fie poreclit de admiratorii săi „Quakerul bătaios”. Tocmai stîrnise ceea ce în scurt timp a primit numele Panica Roșie.

Încurajat cu înflăcărare de J. Edgar Hoover, Palmer a pregătit o serie de razii în locurile de întîlnire ale unor radicali. Prima a avut loc pe 7 noiembrie 1919 – exact la doi ani după revoluția din Rusia: agenți federali și polițiști din 12 orașe au dat buzna în anumite cluburi și cafenele, au distrus mobilierul și a arestat pe toată lumea care se afla acolo. La New York, polițiștii au făcut o razie la Uniunea Muncitorilor Ruși, luîndu-i la bătaie pe toți cei care au protestat sau care doar i-au întrebat ce fac. Uniunea nu era decît un club social, unde membrii se puteau duce să joace șah ori să facă niște cursuri ca să-și îmbunătățească engleza; nu avusese niciodată legătură cu vreo activitate radicală. În Hartford, Connecticut, poliția a arestat o mulțime de suspecți – nu se cunoaște numărul lor exact –, apoi pe toți cei care veneau să se intereseze de aceștia. La Detroit, o întreagă orchestră și toți clienții dintr-un restaurant au fost printre cei 800 de oameni reținuți aproape o săptămînă pe un coridor fără ferestre, fără apă, toalete adecvate și spațiu unde să se întindă. În cele din urmă toți au fost eliberați fără a fi acuzați de nimic.

Palmer a fost atît de încîntat de publicitatea pe care i-o făceau aceste razii și de frica pe care o stîrneau, încît a ordonat să se mai facă o serie de razii, de mai mare amploare, în anul următor. De data asta au fost arestați între 6 000 și 10 000 de oameni (cifrele variază foarte mult) în cel puțin 78 de orașe din 23 de state. Din nou, au fost distruse inutil o

grămadă de bunuri, s-au făcut arestări fără mandat și au fost bătuți oameni nevinovați.

Pînă la urmă, Panica Roșie s-a dovedit a nu fi chiar așa de înspăimîntătoare. În total, autoritățile au confiscat doar trei pistoale, iar explozibili deloc. Nu s-a descoperit nici o dovadă privind o conspirație la nivel național. Faptul că nu au fost prinși nici un fel de atentatori și nu s-a identificat nici o urmă a unor planuri de insurecție a anulat perspectivele politice ale lui Palmer. La congresul Partidului Democrat din 1920, delegații l-au ales pe James M. Cox, guvernatorul statului Ohio, ca să candideze împotriva lui Warren G. Harding, care era tot din Ohio. Deși raziile lui Palmer nu au rezolvat nimic, au avut un efect puternic asupra atitudinii oamenilor, acesta fiind aproape sigur motivul pentru care Stewart, șeful poliției din Bridgewater, a hotărît, fără să aibă nici o dovadă, că criminalii din ograda lui sînt niște anarhiști străini. Și de asta Sacco și Vanzetti nu au avut nici o șansă.

Între 1905 și 1914, zece milioane de oameni, majoritatea din sudul și estul Europei, au ajuns în Statele Unite, o țară care avea deja 83 de milioane de cetățeni. Valul de imigranți a schimbat complet fața Americii urbane. În 1910, imigranții și copiii de imigranți alcătuiau aproape trei sferturi din populația orașelor New York, Chicago, Detroit, Cleveland și Boston.

Sacco și Vanzetti s-au numărat printre cei 130 000 de italieni care au intrat în țară în 1908. Sacco, care era din Torremaggiore, o comună din sud-estul Italiei, avea doar 16 ani cînd a ajuns în America. Vanzetti, care era din Piemont, o regiune din nordul mai prosper, nu departe de Franța, avea cu trei ani mai mult. Nici unul din ei nu avea să-și mai vadă vreodată patria natală. Deși amîndoi s-au stabilit în Noua Anglie, aveau să se cunoască abia în 1917.

Sacco era mărunțel, vioi și chipeș – „prezentabil ca o monedă romană”, cum spunea un contemporan al său. După descrieri, ai zice că arăta ca Al Pacino în tinerețe – micuț, arătos, cu voce blîndă. Nu se atingea de băutură și nu juca jocuri de noroc. Și-a găsit de lucru la o fabrică de încălțăminte și curînd a ajuns un meșter priceput, cu un salariu bun. La patru ani după ce a ajuns în America, s-a însurat și și-a întemeiat o familie. Atunci cînd a fost arestat, avea 30 de ani; era un om bun, familist și muncitor. Nu părea deloc tipul anarhistului.

Cu Vanzetti era altă poveste. Deși în Italia făcuse cursuri de patiser – o profesie respectabilă –, în America lucra ca necalificat, pe bani puțini, aproape ca și cum ar fi căutat în

mod intenționat lipsurile ca să demonstreze ceva despre păcatele capitalismului. Rămînea adesea fără loc de muncă, era mereu lefter și cîteodată nu avea nici după ce bea apă. Totuși, în primăvara anului 1919, situația lui financiară și, s-ar părea, și spiritul său întreprinzător s-au schimbat brusc în bine cînd a cumpărat un cărucior pentru pește, echipat cu cuțite, cîntare și un clopoțel ca să atragă mușteriii, și s-a făcut vînzător ambulant de pește în Plymouth, Massachusetts. Cînd a fost arestat, avea 33 de ani și o ducea binișor.

Vanzetti avea fire de intelectual. Citea mult și ducea o viață liniștită și sobră. Nu a avut niciodată o prietenă. Avea un aer melancolic și un zîmbet trist și blajin. În privirea lui era „o blîndețe care te bîntuia”, își amintea un prieten. Trăsătura lui cea mai evidentă, după 1917, era mustața mare pe oală. Deși se purta frumos și părea chiar blînd, era un dușman înverșunat al statului. „Vanzetti era anarhismul în persoană”, a afirmat un apropiat al său.

Vanzetti și Sacco nu au fost foarte buni prieteni. Locuiau la distanță de 50 de kilometri unul de altul – Sacco în Stoughton, lîngă Bridgewater, iar Vanzetti în Plymouth – și se știau de nici trei ani atunci cînd crimele din South Braintree le-a asociat numele pentru totdeauna.

Arestați și duși la interogatoriu, nu s-au descurcat deloc bine. Nu au fost în stare să explice de ce trebuiau să aibă atîtea arme la ei ca să se ducă pînă la un atelier auto. Sustîneau că nu îi cunosc pe Buda și pe celălalt individ, zicînd că nu știu pe nimeni care să aibă o motocicletă – minciuni care au fost date la iveală foarte ușor. Au negat că sînt anarhiști, dînd niște explicații inconsecvente și neconvingătoare pentru a motiva ce anume îi adusesese în West Bridgewater. Tot timpul s-a bănuit că intenționau să mute niște materiale ilicite – poate explozibili, poate literatură anarhistă – și nu voiau să se autoincrimineze.

Buda și al patrulea individ, identificat ulterior ca fiind Riccardo Orciani, au fost arestați și aduși la interogatoriu, dar apoi li s-a dat drumul: Orciani pentru că a putut dovedi că se afla la serviciu în momentul cînd au fost comise cele două jafuri și Buda, care era foarte mic de statură și îndesat, pentru că nu se potrivea cu descrierile nici unuia dintre martori. Așadar, automat, Sacco și Vanzetti au devenit principalii și singurii suspecti, deși nici unul nu avea cazier sau legături cu bande criminale. Tot ce avea poliția împotriva lor era că fuseseră înarmați și că nu spusese adevărul atunci cînd au fost arestați.

Aproape toate dovezile îi discriminau. Erau niște oameni foarte blînzi. Nimic din firea lor nu sugera că ar fi în

stare să omoare măcar o muscă. Nici măcar nu putea spune cineva că i-a auzit vreodată ridicînd vocea. Absolut nici o dovadă – de exemplu, amprente de pe mașina furată – nu îi plasa la locul crimei.

Cînd li s-au arătat niște fotografii, trei martori l-au identificat pe unul dintre criminali drept Anthony Palmisano, dar s-a dovedit că Palmisano era în pușcărie la Buffalo din ianuarie. Cel puțin doi martori au declarat că criminalul avea o mustață foarte subțire, pe cînd Sacco nu avea deloc mustață, iar Vanzetti era vestit pentru tufa luxuriantă care aproape că îi acoperea gura cu totul. Atunci cînd Sacco și Vanzetti au fost aduși în fața martorilor, nu au fost incluși printre alte persoane pentru identificare, conform procedurii, ci le-au fost arătați martorilor separat, dîndu-li-se de înțeles că aceștia erau principalii suspecți. Chiar și așa, femeia care avea să fie unul dintre martorii-cheie la procesul ce a urmat nu i-a identificat nici pe Sacco, nici pe Vanzetti atunci cînd s-a aflat față în față cu ei.

La început nimănui nu i s-a părut că arestarea lor ar fi cine știe ce știre. Un reporter de la New York trimis în Massachusetts ca să se intereseze de caz i-a raportat editorului: „Nu e mare lucru – doi broscari care au dat de bucluc, atîta tot”. La Boston, principala preocupare în primăvara anului 1920 era cum o să se descurce echipa Red Sox în primul său sezon fără Babe Ruth.

Spre uluirea lui, Vanzetti a fost acuzat nu doar de crima din Braintree, ci și de cea anterioară, care avusese loc în ajunul Crăciunului din 1919 la fabrica companiei L.Q. White Shoe din Bridgewater. Sacco nu a fost pus sub acuzare pentru că a adus ca dovadă un card de pontaj care arăta că în ziua aceea a fost la muncă. Și Vanzetti avea alibiuri. 30 de martori au declarat că îl văzuseră, că vorbiseră cu el sau cumpăraseră pește de la el în Plymouth în ziua aceea. Țiparul este un fel de mîncare tradițional de Crăciun pentru mulți italieni, așa că oamenii își aminteau că au cumpărat țipari de la el în ajunul Crăciunului. Dovezile aduse împotriva lui Vanzetti nu erau tocmai cele mai convingătoare. Atunci cînd un martor, în vîrstă de 14 ani, a fost întrebat de unde știe că unul dintre hoți era străin, el a răspuns: „Mi-am dat seama după felul în care alergau”.

Dar juriul tot l-a condamnat, evident, neținînd seama de toate mărturiile depuse în favoarea sa, din convingerea că „broscar la broscar nu-și scoate ochii”, după cum a remarcat cu amărăciune însuși Vanzetti după aceea. Dacă ar fi depus mărturie un director de școală sau un preot protestant în

favoarea lui Vanzetti, probabil că ar fi fost achitat, dar, din păcate, astfel de oameni nu cumpărau țipari în ajunul Crăciunului.

Se citează adesea o remarcă atribuită judecătorului Webster Thayer, care ar fi rostit-o în timpul procesului lui Vanzetti: „Acest om, chiar dacă de fapt nu a comis crima care îi este imputată, este totuși vinovat moral, fiindcă idealurile [sale] sînt ca și o crimă”. Este citată adesea, dar în realitate afirmația aceasta nu se află în stenograma procesului și nu există dovezi că Thayer a spus vreodată așa ceva. Totuși, era clar că nu îi simpatiza deloc pe anarhiști. Pe Vanzetti l-a condamnat la 12 ani de închisoare – sentință neobișnuit de severă pentru cineva care nu avea antecedente penale. Pentru mulți observatori era clar o parodie, iar la al doilea proces lucrurile aveau să ia o întorsătură și mai proastă.

Imigranților italieni de la începutul secolului XX America li s-a părut adesea șocantă. Cum remarcă istoricii Leonard Dinnerstein și David M. Reimers, majoritatea „nu au fost pregătiți pentru răceala cu care i-au întâmpinat atîția americani”. Adesea descopereau că nu au acces la locuri de muncă și la educație din cauza naționalității lor. Acordurile restrictive îi împiedicau să se mute în anumite cartiere. Italienii care se stabileau în sud erau obligați uneori să meargă la școlile celor de culoare. La început nu a fost deloc clar dacă li se va permite să folosească cișmelele și toaletele rezervate albilor.

Alte grupuri de imigranți – greci, turci, polonezi, slavi, evrei de toate națiile – se loveau și ele de astfel de prejudecăți, desigur, iar în ce-i privește pe asiatici și persoanele de culoare din America prejudecățile și restricțiile erau și mai ingenioase și mai crude, însă italienii erau priviți de mulți ca un caz oarecum special – mai volubili, mai temperamental și mai dificil decît alte grupuri etnice. Oriunde erau probleme, părea că și-au băgat coada niște italieni. Percepția larg răspîndită despre italieni era că, dacă nu sînt fasciști sau bolșevici, atunci sînt anarhiști ori comuniști, iar dacă nu sînt nici asta, atunci sînt implicați în crima organizată¹.

Chiar și *The New York Times* declara într-un editorial că era „poate fără rost să ne gîndim că îi vom civiliza [pe italieni] sau că le vom impune să respecte ordinea altfel decît prin brațul legii”. Sociologul E.A. Ross de la University of Wisconsin insista că în Italia infracționalitatea scăzuse doar „pentru că toți infractorii sînt acum aici”. Tocmai această

prejudecată au sperat Ruth Snyder și Judd Gray s-o exploateze atunci cînd au născocit doi anarhiști italieni care se presupunea că l-ar fi ucis pe soțul ei.

Pentru italienii din clasa muncitoare, asimilarea era adesea o speranță deșartă. Milioane de italieni trăiau în America, dar separați de restul americanilor. Este grăitor faptul că, la 12 ani după ce ajunseseră în această țară, Sacco și Vanzetti abia dacă rupeau puțină engleză. Transcrierile procesului lor arată că adesea cei doi nu înțelegeau foarte bine unele întrebări care li se puneau sau ceea ce spuneau alții. Chiar și atunci cînd pricepeau cam despre ce este vorba, tot făceau mari eforturi să se exprime. Cum a remarcat cineva, problema nu era că vorbeau engleză cu accent italian, ci mai degrabă că vorbeau italiană folosind cuvinte englezești. Iată cam cum încerca Sacco să explice din boxa martorilor cum poate să fie anarhist și totodată să afirme că iubește America:

Cînd am venit în țara asta, am văzut că nu era ce credeam eu înainte, dar că era toată diferența, pentru că eu lucrat în Italia nu așa de mult cum lucrat în țara asta. Puteam să trăiesc liber și acolo la fel de bine. Muncă în aceeași condiție, dar nu așa de greu, cam șapte-opt ore pe zi, mîncare mai bună. Adică adevărată. Desigur, aici mîncare bună este, pentru țară mai mare este, pentru oricine dintre cei care au bani de cheltuit, nu pentru clasa muncitoare și truditoare, iar în Italia este mai multă oportunitate pentru truditor să mănînce legume, mai proaspete, și am venit în țara asta.

Faptul că nu stăpînea bine limba engleză era considerat de mulți o dovadă că italienii sînt leneși și iremediabil înapoiți. Mulți americani erau sincer uimiți și ofensați (nu chiar fără motiv, trebuie spus) cînd se gîndeau că națiunea își deschisese porțile istoviților și săracilor Europei pentru ca această generozitate să îi fie răsplătită cu greve, atentate cu bombe și instigare la rebeliuni. Sacco și Vanzetti au devenit simbolurile vii ale acestei lipse de recunoștință. La vremea aceea mulți americani considerau că, și dacă nu sînt vinovați de crimele din Braintree, tot merită să fie pedepsiți. Cum ar fi zis, se spune, președintele juriului la începutul procesului: „Naiba să-i ia, oricum ar trebui să atîrne în ștreang”.

La cinci zile după înaintarea rechizitoriilor împotriva lui Sacco și Vanzetti în Massachusetts, o căruță trasă de un cal a oprit în fața sediului principal al băncii J.P. Morgan & Co., la colțul dintre Broad Street și Wall Street, în Manhattan. Se presupune că vizitiul a priponit calul și a plecat repede, căci

peste cîteva clipe căruța a explodat cu atîta forță, încît a zguduit tot sectorul și a spulberat geamurile de la etajul al 32-lea al unei clădiri aflate la aproape două străzi mai încolo. Bomba era de-a dreptul diabolică: ticsită cu șrapnel, era concepută să mutileze și a fost detonată într-un moment cînd strada era plină de funcționari care ieșiseră să ia prînzul. 30 de oameni au murit pe loc și mai multe sute au fost răniți grav. Suflul exploziei a fost atît de fierbinte, încît multe dintre victime au suferit și arsuri severe pe lîngă toate celelalte răni. Un funcționar de la J.P. Morgan a fost decapitat la biroul său de o foaie de sticlă aruncată în aer, dar nici un membru important al firmei – care se presupunea că ar fi fost principalii vizați – nu s-a numărat printre victime. J.P. Morgan însuși era plecat din țară. Ceilalți parteneri de la Morgan – inclusiv viitorul socru al lui Charles Lindbergh, Dwight Morrow – erau la o ședință într-o încăpere ale cărei ferestre nu dădeau spre stradă, unde a avut loc explozia, așa că s-au aflat la adăpost. La sfîrșitul zilei, bilanțul ajunsese la 38 de morți și 143 de răniți grav. Printre cei mai norocoși de afară se număra și Joseph P. Kennedy, tatăl viitorului președinte, care s-a aflat suficient de aproape ca să fie doborît de pe picioare de suflul exploziei, dar îndeajuns de departe ca să nu fie grav rănit.

Din mîndrie, Morgan și-a redeschis porțile încă de a doua zi. S-a oferit o răsplată de 100 000 de dolari pentru informații care ar fi avut drept rezultat o condamnare, dar nimeni dintre cei care s-au dus la poliție nu a putut să-l descrie pe atentator sau să ofere alte piste utile. Detectivii și autoritățile federale i-au luat la întrebări pe toți fierarii de la est de Chicago și au vizitat mai bine de patru mii de grajduri în speranța că or să identifice calul, căruța sau potcoavele implicate în atacul cu bombă. Șrapnelul consta în stîngii folosite la fixarea geamurilor, așa că i-au contactat pe toți producătorii și comercianții de stîngii din America, în încercarea de a afla de unde proveneau „gloanțele”. Trei ani au lucrat detectivii la caz. Nu a ieșit la iveală absolut nimic care să-i ajute. Nu a fost pus nimeni sub acuzare niciodată.

În 1991, istoricul Paul Avrich, în *Sacco and Vanzetti: The Anarchist Background*, probabil cea mai documentată carte scrisă vreodată despre acest caz, declara că el avea dovezi solide (pe care nu le specifica însă) că atentatorul era Mario Buda, cel care fusese împreună cu Sacco și Vanzetti în seara cînd au fost arestați aceștia. Totuși, la vremea aceea, Buda nu era cunoscut de poliția din New York, așa că nu a fost suspectat sau interogat. Indiferent dacă a avut sau nu un

rol în atentat, el s-a întors la Napoli curios de repede după explozia bombei.

De asemenea, mai târziu a ieșit la iveală și faptul că Nicola Sacco fusese bun prieten cu Carlo Valdinoci și că sora lui Valdinoci se mutase în casa lui Sacco după ce fratele ei murise în atacul cu bombă care viza casa lui Palmer din Washington. Se pare că Sacco și Vanzetti nu au fost tocmai cheie de biserică, așa cum vrea istoria să-i prezinte.

Judecarea lui Sacco și Vanzetti pentru crime și pentru tâlhăria din South Braintree a început pe 31 mai 1921, judecătorul Webster Thayer fiind din nou președintele completului de judecată. Thayer era un tip slab și palid, de vreo 60 și ceva de ani. Avea nasul coroiat, buze subțiri și o mustață albă. Nu avea decît 1,57 metri înălțime, dar fusese mare sportiv în tinerețe, fiind cît pe ce să devină jucător profesionist de baseball. A trecut prin viață cu o atitudine ostilă, pentru că era fiu de măcelar într-un stat unde pedigriul conta foarte mult.

Procesul a durat aproape șapte săptămîni, au fost audiați cam 160 de martori și s-au întocmit peste două mii de pagini cu declarații. Potrivit pledoariei procurorului, Sacco și încă un individ, neidentificat, au fost autorii jafului și ai crimelor. Nu s-a făcut nici o încercare de a-l identifica pe celălalt individ înarmat sau pe vreunul dintre ceilalți participanți la jaf. În mod ciudat, procurorul părea să se mulțumească să pună totul pe seama lui Sacco și Vanzetti. Chiar și în cel mai rău caz, Vanzetti nu avea cum să fie decît un pasager din mașina cu care au fugit tâlharii și un singur martor a declarat convins că l-a văzut acolo. Alți 44 au jurat că l-au văzut în altă parte în ziua aceea – majoritatea afirmau că acesta vindea pește în Plymouth – ori au declarat că nu se numără printre vinovați. Un grup de infractori din Providence, banda Morelli, mai jefuiseră fabrici de încălțăminte, dar poliția nu i-a anchetat. Banii furați nu au mai fost găsiți niciodată și nu s-a putut face nici o legătură între ei și Sacco sau Vanzetti. Acuzarea nu a oferit nici o ipoteză despre ce s-ar fi întîmplat cu banii.

Multe dintre mărturiile împotriva acuzațiilor erau destul de dubioase. Lewis Pelzer, un muncitor de la fabrică, a declarat că l-a văzut pe Sacco împușcîndu-l pe Berardelli, dar la început le spusese polițiștilor că, atunci cînd a auzit împușcături, se ascunsese sub o masă, așa că nu văzuse nimic. Trei dintre colegii lui de muncă au declarat că el nu se uitase deloc pe fereastră.

Mary Splaine, un martor-cheie, a declarat că s-a uitat pe o fereastră tocmai când mașina hoților se îndepărta în viteză. A văzut-o maximum trei secunde, de la o distanță de 20-25 de metri, și totuși la proces a reușit să precizeze 16 detalii despre înfățișarea lui Sacco, inclusiv nuanța sprâncenelor și lungimea părului de la ceafă. A declarat chiar cu certitudine care este înălțimea lui Sacco, chiar dacă nu îl văzuse decât așezat într-un automobil aflat în mișcare. Cu 13 luni mai devreme, nu îl identificase pe Sacco atunci când se uitase la el de aproape. Sacco lucrase cândva pentru o scurtă perioadă la fabrica Rice & Hutchins, iar mai mulți angajați își aminteau de el, dar nici unul în afară de Mary Splaine nu a declarat că Nicola Sacco era unul dintre cei prezenți în momentul jafului.

Un singur martor l-a plasat pe Vanzetti la locul incidentului în momentul când a fost comisă crima – ca pasager în mașina tâlharilor. Nimeni nu a sugerat că ar fi tras cu pistolul sau că ar fi fost implicat altfel.

În cuvîntul său de încheiere, judecătorul Webster Thayer a pus foarte mult accent pe ceea ce în jargon juridic se numește „conștiința vinovăției” – comportamentul suspect de evaziv al lui Sacco și Vanzetti în timpul interogatoriilor. Oamenii nevinovați, a subliniat Thayer, nu au nevoie să inventeze răspunsuri. *Ergo*, erau vinovați. Juriul a fost de acord. După cinci ore și jumătate de deliberări, pe 14 iulie 1921, i-a declarat vinovați pe Sacco și Vanzetti. Au fost condamnați la moarte prin electrocutare.

Nu se poate spune că statul s-a grăbit cu execuția. S-au tot făcut apeluri timp de șase ani. Avocații lui Sacco și Vanzetti au depus șapte cereri de rejudecare pe motiv că judecătorul Webster Thayer a fost părtinitor și că procesul nu a fost echitabil, făcînd alte două apeluri și la Curtea Supremă a statului Massachusetts. Toate au fost respinse. În 1925, Celestino Madeiros, originar din Azore, care își aștepta execuția pentru altă crimă, a făcut o declarație. „Mărturisesc că am luat parte la crima de la firma de încălțăminte din South Braintree și că Sacco și Vanzetti nu au avut nici o legătură cu crima respectivă”, a scris el. La interogatoriu, Madeiros a fost destul de vag legat de anumite detalii cruciale ale tîlhăriei din Braintree – de pildă, ora la care a avut loc – și Thayer a respins mărturia pe motiv că este îndoielnică – cum și era, de fapt. De asemenea, Thayer a emis o declarație detaliată de 25 000 de cuvinte în care explica de ce respinsese toate cererile de rejudecare.

Primele proteste furioase au apărut nu în America, ci în Franța. Pe 20 octombrie 1921, ambasadorului Myron Herrick i s-a trimis o bombă într-un pachet ambalat ca un cadou. Printr-un noroc chior, pachetul a fost activat din neatenție de unul dintre puținii oameni din Paris care își puteau da seama ce este de fapt și care ar fi putut să reacționeze în mod corespunzător. Valetul englez al lui Herrick, Lawrence Blanchard, lucrase cu bombe în Primul Război Mondial și a recunoscut zbîrnîitul care se auzea din pachet, dîndu-și seama că era o grenadă de mîină Mills. A azvîrlit pachetul în baia ambasadorului cu o clipă înainte să explodeze. Explozia a distrus baia și l-a doborît pe Blanchard cu o bucată de șrapnel care i s-a înfipt în picior, dar în rest nu a fost rănit. Dacă ar fi desfăcut pachetul chiar Herrick, în 1927 Lindbergh ar fi fost întîmpinat la Paris de alt ambasador.

Cîteva zile mai tîrziu, altă bombă (posibil detonată accidental) a omorît 20 de oameni la o manifestație de susținere a lui Sacco și Vanzetti. În următoarele două săptămîni au mai explodat bombe și la ambasadele sau consulatele americane din Lisabona, Rio de Janeiro, Zürich și Marsilia.

În America, scriitorii și intelectualii au fost primii care au protestat împotriva condamnării lor – în special romancierii Upton Sinclair și John Dos Passos, nuvelista Katherine Anne Porter, poeta Edna St. Vincent Millay, criticul Lewis Mumford, jurnalistul Heywood Broun și mai mulți membri ai Mesei Rotunde de la Algonquin, printre care și Dorothy Parker și Robert Benchley. Majoritatea fuseseră la un moment dat arestați și acuzați de „vagabondaj și hoinăreală” – infracțiune specifică Bostonului, se pare. În plus, Benchley se jura că l-a auzit pe Thayer lăudîndu-se la clubul de golf din Worcester, Massachusetts, că „o să le arate el nenorociților ăloră”, ceea ce a aprins și mai mult spiritele în rîndul liberalilor.

Din străinătate curgeau petițiile care cereau rejudecarea cazului. Una avea aproape jumătate de milion de semnături, alta peste 150 000. În toată lumea o mulțime de străzi și cafenele au fost redenumite după cei doi italieni. În Argentina, o marcă de țigări a fost botezată Sacco y Vanzetti, ca și un tangou popular.

Faptul că s-au implicat intelectuali și străini a stîrnit mari resentimente în anumite cercuri. Niște muncitori, majoritatea irlandezi, au organizat contrademonstrații la Boston, cerînd executarea urgentă a celor doi italieni. Potrivit scriitorului Francis Russell, care în acea perioadă era copil și locuia în Boston, opinia publică era în majoritate împotriva

lui Sacco și Vanzetti. În special republicanii din clasa de mijloc credeau că sînt vinovați. Senatorul William Borah din Idaho, președintele Comisiei pentru Relații Externe, a spus că „ar fi o umilință la nivel național, o compromitere nerușinată și lașă a curajului națiunii să dea vreo atenție protestelor unor străini”, pe care îi numea „obraznici și răuvoitori”.

Adevărata răsturnare de situație pentru mulți a fost cînd judecătorul Felix Frankfurter de la Curtea Supremă, pe atunci profesor de drept la Harvard, s-a interesat de acest caz, devenind convins că Sacco și Vanzetti fuseseră condamnați pe baza unor probe false. Frankfurter și-a detaliat obiecțiile în numărul din martie 1927 al revistei *The Atlantic Monthly*. „Afirm cu profund regret, dar fără nici cea mai mică teamă că s-ar putea dovedi contrariul că în vremurile moderne părerea judecătorului Thayer rămîne cu siguranță fără egal din punctul de vedere al discrepanțelor dintre ceea ce arată dovezile și ceea ce transmite opinia acestuia”, scria el. „Documentul său de 25 000 de cuvinte nu poate fi caracterizat cu acuratețe decît drept un talmeș-balmeș de citări greșite, denaturări, omisiuni și deformări... Toată declarația sa este literalmente plină de erori care pot fi demonstrate și de un spirit străin exprimării judiciare.”

Frankfurter a dăruit în mod sistematic și convingător toată argumentația împotriva lui Sacco și Vanzetti, dar descoperirile lui nu au fost bine primite de establishmentul din Boston. Mulți absolvenți de Harvard au cerut să fie demis. Unii colegi și prieteni vechi l-au condamnat. A descoperit că, de fiecare dată cînd intra într-o încăpere sau într-un restaurant, erau unii care se ridicau și plecau. S-a afirmat că articolul a costat Harvardul un milion de dolari sub formă de donații.

Dar în alte părți furia și sentimentul de nedreptate păreau să se accentueze. Printre cei care au cerut rejudecarea cazului s-a numărat și văduva lui Berardelli. Conservatorul *Boston Herald*, care anterior susținuse execuția, și-a schimbat părerea după declarația lui Thayer.

Nimeni nu a acordat mai multă atenție cazului decît guvernatorul statului Massachusetts, Alvan T. Fuller. Se pare că Fuller era un om cît se poate de decent. Și-a început viața adultă ca vînzător de biciclete, apoi s-a dus la Paris și a adus cu el două dintre primele automobile importate în America de Nord. Pînă la urmă a devenit singurul distribuitor de Packarduri din Noua Anglie într-o perioadă cînd Packardurile erau cele mai bune mașini din țară. Așa a cîștigat multe milioane de dolari. Locuia într-un conac din Boston și colecționa lucrări ale unor pictori englezi din

secolul al XVIII-lea – mai ales de Gainsborough și Romney. În 14 ani de mandat, nu și-a încasat nici un salariu.

Pe 10 mai 1927 – chiar când au dispărut Nungesser și Coli – lui Fuller i s-a trimis prin poștă o bombă, dar, din fericire, aceasta a fost interceptată și dezamorsată. În aceeași lună, Fuller a numit o comisie formată din trei oameni respectabili – Abbott Lawrence Lowell, președintele Harvardului; Samuel Stratton, președintele MIT; și Robert Grant, un judecător ieșit la pensie – ca să analizeze formal dacă Sacco și Vanzetti avuseseră parte de un proces echitabil și ar trebui să fie executați. Cei trei nu erau deloc tineri. Grant avea 75 de ani, Lowell 71 și Stratton 66.

În același timp Fuller a analizat și el cazul. A citit capcoadă toate stenogramele. A cerut să i se trimită acasă toate probele concrete – pistoale, gloanțe, articole de îmbrăcăminte – ca să le examineze. I-a convocat și i-a interogat personal pe toți cei 11 jurați care mai erau în viață (unul murise), precum și pe martorii din ambele procese. A petrecut în mod repetat câte 12-14 ore pe zi studiind cazul Sacco-Vanzetti.

A discutat de două ori cu Sacco și Vanzetti și chiar și cu bietul Celestino Madeiros, precum și cu unele rude ale lor. Fuller a fost fascinat mai ales de Vanzetti. În închisoare, Vanzetti făcuse un curs de engleză prin corespondență și acum se descurca mult mai bine. În ultimii ani petrecuți în închisoare a scris multe scrisori și eseuri emoționante și elocvente, uimindu-i pe toți cu sensibilitatea și inteligența lui. Avocatul lui Vanzetti, Fred Moore, a spus că nu mai cunoscuse niciodată un om de un asemenea „splendid rafinament”. După prima lor întâlnire, Fuller a ieșit exclamând: „Ce om plăcut!”.

În acea zi de iulie în care Lindbergh a vizitat Bostonul, Fuller s-a dus mai întâi la închisoarea din Charlestown ca să se întâlnească cu deținuții. A stat câte 15 minute cu Sacco și Madeiros, dar o oră întreagă cu Vanzetti. Era clar pentru toată lumea că Fuller nu voia să-i execute pe cei doi – și în special pe Vanzetti.

Cam în același timp cu vizita lui Lindbergh, Comisia Lowell, cum i se spunea, a făcut cunoscute concluziile la care ajunsese: Sacco era vinovat fără nici o urmă de îndoială, Vanzetti probabil că era și el vinovat și nu exista nici un motiv pentru a mai amâna execuția. Liberalii s-au înfuriat peste măsură. Heywood Broun a numit-o „crimă legalizată”, scriind: „Nu toți deținuții au bafta să fie electrocuțați chiar de un președinte al Universității Harvard”.

Sacco și Vanzetti nu mai aveau nici o șansă. Pe 3 august, Fuller a anunțat cu mare părere de rău că nu a putut găsi nici

un motiv de clemență și că execuțiile trebuie să aibă loc. Sacco și Vanzetti aveau să ajungă pe scaunul electric în următoarea săptămână.

Vestea nu a stîrnit chiar atîta rumoare cum ar fi fost de așteptat, iar asta aproape exclusiv din cauză că președintele Coolidge, aflat în îndepărtata Dakotă de Sud, lăsase toată țara cu gura căscată făcînd și el un anunț cu totul surprinzător.

1. În realitate – și mă grăbesc cît pot să spun asta – italienii nu erau niște nelegiuiți. În 1910, italienii reprezentau 11% din populația de imigranți, dar numai 7% dintre persoanele de origine străină din închisori erau italieni. După cum menționează John Kobler, din punctul de vedere al numărului de deținuți la 100 000 de locuitori, italienii erau pe locul al 12-lea din 14 naționalități.

Capitolul 21

Pe 2 august era frig și ploua în Dakota de Sud. Cei aproximativ 30 de membri ai corpului de presă al președinției au aflat cu surprindere că sînt convocați la amiază la liceul din Rapid City pentru un anunț special. Conduși într-o clasă, au fost și mai surprinși să-l găsească pe președintele Coolidge așezat la catedră. Se împlineau patru ani de cînd murise Warren Harding și Calvin Coolidge preluase funcția de președinte. Cu un aer misterios, Coolidge părea foarte încîntat de ceva.

Reporterilor li s-a spus să se așeze în șir. Pe măsură ce trecea fiecare prin fața catedrei, Coolidge le dădea câte o bucătică de hîrtie de cinci centimetri pe 20, pe care era scris: „Nu aleg să mai particip la cursa prezidențială din 1928”. Asta a fost tot. Decizia aceasta a luat pe toată lumea prin surprindere. „Nu aș exagera deloc dacă aș spune că criptograma lui Coolidge a căzut ca un trăsnet iscat din senin”, scria Robert Benchley în *The New Yorker*. Aparent, nici măcar Grace Coolidge, prima-doamnă nu știa de decizia soțului ei, aflînd abia după aceea, de la unul dintre cei care fuseseră de față.

Coolidge nu a scos decît cinci cuvinte la conferința de presă: „A venit toată lumea?” înainte de a începe și „Nu” cînd a fost întreat dacă va face alte comentarii legate de anunțul său. Apoi reporterii s-au grăbit să împărtășească această știre întregii lumi. Mesajul conținea zece sau 17 cuvinte, în funcție de felul cum citeai 1928 – ca un singur cuvînt sau ca șapte (părerile erau împărțite) –, dar corespondenții de la oficiul Western Union din Rapid City au transmis aproape 100 000 de cuvinte în ziua aceea și în următoarea.

De ce s-a hotărît Coolidge să nu mai candideze este o întrebare ce alimentează tot felul de speculații de peste 80 de ani. Probabil că au fost multe motive. Nici lui, nici soției sale nu le plăcea Washingtonul, mai ales în timpul verii, cînd era o zăpușeală istovitoare – de asta a și fost așa de încîntat să-și ia o lungă vacanță în 1927. Nici nu se poate spune că avea un program amplu pe care să fi vrut să-l ducă pînă la capăt. În cazul în care Calvin Coolidge avea să lase ceva în urma lui, era puțin probabil ca încă patru ani de mandat să conteze în

vreun fel. De asemenea, Coolidge se pare că a știut cumva dinainte ce avea să se întâmple cu economia. „Bătrînelul meu zice că o să fie o depresiune”, i-a spus Grace Coolidge unei cunoștințe la scurt timp după ce soțul ei și-a anunțat decizia.

Dar mai exista un motiv, neremarcant de nimeni la vremea aceea, care se poate să fi prevalat asupra tuturor celorlalte. Calvin Coolidge suferea de depresie cronică. Cauza era o tragedie în familie pentru care considera că el poartă vina. Cu trei ani înainte, în ultima zi din iunie 1924, cei doi fii ai lui Coolidge, John și Calvin Junior, jucau tenis pe un teren de la Casa Albă. Calvin Junior era încălțat cu niște teniși fără șosete și și-a făcut o bășică la un picior, care s-a infectat. După numai o zi și ceva, avea febră mare și, din cînd în cînd, delira. Pe 3 iulie, cu o zi înainte de aniversarea tatălui său, a fost internat de urgență la spitalul Walter Reed.

Coolidge i-a scris tatălui său: „Calvin este foarte bolnav... Și-a făcut o bășică la un deget de la picior și infecția i-a ajuns în sînge. Degetul pare în regulă, dar otrava i s-a răspîndit în tot organismul... Bineînțeles că beneficiază de tot ce îi poate oferi medicina, dar este posibil să sufere mult timp de ulcere sau să se facă bine în cîteva zile”. Însă peste trei zile băiatul a murit.

Coolidge era președinte de numai 11 luni și ceva și cu două săptămîni mai devreme fusese nominalizat să candideze și la următoarele alegeri. Coolidge și soția lui au fost devastați. Se pare că președintele și-a pierdut orice interes față de treburile statului. „Cînd a pierit el, puterea și gloria președinției au dispărut și ele”, scria Coolidge mai tîrziu.

Coolidge era convins că de vină pentru moartea fiului său era numai rolul lui de președinte. În autobiografia lui scria: „Dacă nu aș fi fost președinte, nu s-ar fi ales cu o bășică la deget jucînd tenis pe terenul de la Casa Albă și nu ar fi făcut apoi septicemie... Nu știu de ce a trebuit să plătesc un asemenea preț pentru că am ajuns la Casa Albă”. Ultima frază din autobiografia lui Coolidge era ciudat de sinceră: „Costă foarte mult să fii președinte”.

În presa națională, întrebarea legată de anunțul președintelui nu era de ce a hotărît să nu mai candideze, ci de ce a ales o exprimare atît de ambiguă precum „Nu aleg să mai particip”, în loc de mai directă „Aleg să nu mai particip” sau „Am decis să nu mai particip”. Mulți vedeau în asta nu un refuz de a candida, ci aproape contrariul – o disponibilitate reticentă de a se lăsa recrutat dacă asta era voința poporului. Umoristul Will Rogers a exprimat asta succint în populara sa rubrică de ziar:

Eu cred că declarația domnului Coolidge este cea mai bine formulată acceptare a unei nominalizări exprimată vreodată de un candidat. A stat mult timp cu dicționarul în față pînă a decis să folosească acest cuvînt, *aleg*, în loc de *nu voi*. Nu trebuie să fii mare specialist în politică să-ți dai seama că un om poate obține mai multe voturi candidînd la cererea poporului decît la cererea lui. Domnul Coolidge este cel mai șiret politician care a primit vreodată salariu de la stat.

Cel mai încîntat de acest anunț din toată America a fost Herbert Hoover, care considera că el este de departe candidatul favorit la funcția de președinte după Coolidge, chiar dacă restul națiunii era de altă părere. Hoover era în vacanță în pădurile de sequoia din nordul Californiei cînd s-a aflat vestea și a fost la fel de nedumerit ca și restul lumii de formularea aleasă de Coolidge. „Cuvîntul *aleg* are mai multe conotații în Noua Anglie”, reflecta el mai tîrziu. „Eu m-am hotărît pe loc să nu spun nimic pînă nu apuc să am o discuție cu președintele.” Potrivit memoriilor lui Hoover din 1952, a așteptat pînă în septembrie, cînd și el, și Coolidge s-au întors la Washington, deși alte surse afirmă că s-au întîlnit mai devreme. Cînd în sfîrșit s-a întîmplat asta, Hoover, care încerca să se lămurească și poate să obțină un soi de binecuvîntare, l-a întrebat pe Coolidge dacă crede că ar trebui să candideze el. La care Coolidge a răspuns doar atît: „De ce nu?”.

În cazul în care Coolidge spera în taină că partidul lui îl va implora să nu renunțe, nu s-a întîmplat asta, iar dacă a fost deranjat de acest lucru, nu a arătat-o niciodată. Tot ce se poate spune este că a refuzat să-l susțină pe Hoover sau pe orice alt candidat pe motiv că oamenii ar trebui să hotărască singuri. În plus, imediat după asta a părut după mult timp mai relaxat și chiar mai prietenos.

În mai puțin de două zile își permitea fericit să fie primit în rîndul indienilor sioux ca șef de trib onorific, cu numele Womblee Tokaha sau Vulturul Călăuzitor. Pentru această ceremonie a primit în dar o coroană mare de pene, cu care s-a împopoțonat mîndru ca să stea de poză. Arăta ridicol, dar și cumva simpatic. Americanilor le-a plăcut la nebunie.

Coolidge era într-o dispoziție așa de bună, încît peste cinci zile a parcurs aproape 40 de kilometri pe un teren dificil pînă într-un colț uitat de lume ca să inaugureze un proiect aparent nesăbuit în numele unuia dintre cei mai încăpățînați oameni din secolul XX. Proiectul se numea Muntele Rushmore. Iar omul cu pricina era Gutzon Borglum.

Muntele Rushmore era un masiv de granit aflat așa de departe de cărările bătute, încît nimeni nu îl remarcase pînă în 1885, cînd un anume Charles Rushmore din New York s-a întîmplat să treacă pe acolo călare și l-a botezat cu numele lui. Ideea unui măreț monument sculptat care să înfățișeze portretele a patru președinți a fost sugerată de un istoric din acest stat, Doane Robinson, în dorința de a atrage turiști în zonă. Avea să fie, potrivit descrierii pompoase a revistei *Time*, „cea mai mare sculptură făurită vreodată în era creștină”. Ideea era, ca să nu spunem mai mult, excentrică. Proiectul nu avea o sursă sigură de finanțare și absolut nici un fel de susținere din partea guvernului. Nu exista nici o certitudine că va putea cineva să sculpteze un versant de munte, plus că era imposibil de ajuns acolo pe șosea, ceea ce însemna că oricum oamenilor avea să le fie foarte greu să-l vadă.

Un singur om de pe lumea asta avea priceperea și experiența necesare pentru a realiza proiectul, dar acesta era și unul dintre cei mai irascibili, mai exaltați și mai exasperanți indivizi care au pus vreodată mîna pe un ciocan pneumatic. Și, după cum s-a dovedit, a fost omul cel mai potrivit pentru asta.

În vara anului 1927, Gutzon Borglum avea 61 de ani. Aproape toate amănuntele legate de viața sa trebuie tratate cu o anumită precauție deoarece lui Borglum îi plăcea să le modifice odată cu trecerea timpului. Din cînd în cînd afirma că s-a născut în alt an sau în altă lună și adesea își asuma meritul pentru niște lucruri pe care nu le făcuse de fapt. În biografia lui din *Who's Who* a afirmat că este inginer aeronautic. Nu era. Deși se născuse în Idaho, la Marele Lac al Ursului, în 1867, declara uneori, fără vreun motiv aparent, că este din California. A dat două nume de femei care i-ar fi fost mamă, deși aici avea cumva dreptate. Tatăl lui, un mormon de origine daneză, se însurase cu două surori. Una dintre ele l-a născut pe Borglum, dar apoi a abandonat familia, iar cealaltă soră l-a crescut ca pe copilul ei. Voinic și cu un temperament vulcanic, era mereu pus pe harță. „Viața mea”, medita el la un moment dat, „a fost un război cu un singur participant”.

Borglum a crescut mai ales în Nebraska. În tinerețe, a lucrat ca mecanic și ucenic al unui litograf, dar apoi s-a hotărît să se dedice artei. A luat lecții de la o femeie din Los Angeles pe nume Lisa Putnam, cu care s-a și însurat pînă la urmă, cu toate că era cu 18 ani mai în vîrstă decît el. S-au mutat amîndoi la Paris, unde Borglum a studiat sculptura (fiindu-i elev și lui Auguste Rodin). Borglum a trăit în

Europa 11 ani, după care și-a părăsit soția și s-a întors în Statele Unite, unde s-a impus rapid ca sculptor.

În timpul Primului Război Mondial și, evident, din senin, Borglum a devenit obsedat de ineficiența industriei aeronautice. Fără să fie încurajat sau autorizat de nimeni, a făcut inspecții la mai multe fabrici, în timpul cărora chiar a descoperit unele deficiențe semnificative. Președintele Woodrow Wilson i-a cerut să scrie un raport, iar datorită acestuia Borglum a obținut un birou în clădirea Ministerului Apărării din Washington, DC. Până la urmă Borglum a devenit așa de nesuferit, încât Wilson l-a demis, chiar dacă, de fapt, nu avea nici o funcție din care să fie demis.

Cînd s-a sfîrșit războiul, Borglum le-a convins pe membrele organizației United Daughters of the Confederacy să-l lase să sculpteze o scenă înaltă de 120 de metri și lungă de vreo 400 de metri pe versantul masivului Stone Mountain, de lîngă Atlanta, închinat eroismului și curajului Confederației. Stone Mountain avea anumite rezonanțe. Aici a fost refăcută organizația Ku Klux Klan în 1915. Borglum a fost și el o vreme membru al acesteia. Cu sprijin financiar din partea United Daughters, Borglum a făcut o mulțime de pregătiri, dar pînă la urmă s-a certat cu femeile și și-a luat brusc tălpășița în 1925, lăsînd în urmă teancuri de schițe interesante și facturi neplătite. Organizația l-a dat în judecată pentru vandalism și furt, dar Borglum era deja în Dakota de Sud, unde îl invitase Doane Robinson ca să arunce o privire la Rushmore.

Pentru Borglum, a fost dragoste la prima vedere. Rushmore avea un profil nobil și o suprafață durabilă. Geologii estimau că se va eroda într-un ritm nu mai mare de 2,5 centimetri la o sută de mii de ani. De fapt, această estimare s-a dovedit a fi doar parțial conformă cu realitatea; Borglum avea să fie nevoit să-și folosească foarte mult ingeniozitatea și adaptabilitatea ca să-și împlinească visul.

Bugetul a fost stabilit la 400 000 de dolari, ceea ce includea și un comision de 78 000 de dolari pentru Borglum. Pe lîngă sculptura în sine, Borglum se mai gîndea și la o monumentală „Sală a Scriptelor” săpată în spatele capetelor președinților, la care să se poată ajunge de jos pe niște trepte maiestuoase. Aceasta avea să găzduiască Declarația de Independență și Constituția.

Sculptarea unui versant de munte ținea mai mult de inginerie și pirotehnică decît de cioplire artistică. Majoritatea trăsăturilor au fost sculptate în stîncă prin magia dinamitei. Chiar și cele mai delicate operațiuni de finisare au fost realizate cu burghie pneumatice. Era o ambiție de proporții

uluitoare. Cele patru chipuri care îl întâmpină astăzi pe turist au fiecare circa 18 metri înălțime. Gurile au cinci metri și jumătate, nasurile șase metri. În fiecare orbită ar intra lejer, de-a lungul, o mașină întreagă.

Riscul ca o explozie calculată greșit să-l transforme pe vreunul dintre președinți într-un sfinx fără nas alimenta interesul față de acest proiect, iar faptul că Borglum arăta și se comporta ca și cum i-ar fi lipsit măcar o doagă și că mereu era greu de lucrat cu el a atras constant atenția presei. De fapt, s-au mai făcut și greșeli. În nasul lui Jefferson a apărut o fisură care nu prevestea nimic bun, așa că fața a trebuit să fie „rearanjată” în alt unghi și săpată cu câțiva metri mai adânc în stîncă. Una dintre cele mai mari provocări a fost să se găsească suficiente porțiuni de piatră bună. Orientarea celor patru capete – fiecare privind în altă direcție, cu Jefferson pitit aproape diabolic în spatele lui Washington – a fost dictată de porțiunile cu piatră în care se putea lucra. Cea mai mare parte a feței lui Washington este cu vreo nouă metri mai în adâncime față de suprafața inițială a muntelui. Fața lui Jefferson este săpată de două ori mai adânc. În total, Borglum și muncitorii lui au înlăturat 400 000 de tone de piatră pentru a crea această compoziție eroică.

Problema cea mai mare era finanțarea. Legislativul strîns la punga al Dakotei de Sud nu a vrut să dea nici un bănuț pentru acest proiect. Nici sursele private de finanțare nu s-au dovedit a fi cu mult mai generoase. Din cauza asta, lucrările erau întrerupte adesea. Pînă la urmă, cea mai mare parte a costurilor au fost suportate de guvernul federal, însă chiar și așa lucrarea a fost terminată după 14 ani, durînd aproape de două ori mai mult decît ar fi fost necesar. Printre cei care au donat bani s-a numărat și Charles Rushmore, care era acum un avocat bogat la New York; el a trimis 5 000 de dolari.

Drept subiecți, Borglum a optat pentru Washington, Jefferson, Lincoln și – spre consternarea multora – Theodore Roosevelt, care a fost ales, se pare, nu pentru măreția lui, ci pentru că el și Borglum fuseseră cîndva prieteni.

În ziua cînd au fost demarate lucrările, toate acestea erau încă departe. Acum abia se construia un drum, dar mai era cale lungă, ceea ce însemna că publicul, care număra cam 1 500 de persoane, a fost nevoit să urce pe jos vreo trei kilometri pe o potecă abruptă ca să participe la ceremonie. Președintele Coolidge a parcurs această porțiune de drum călare. Era îmbrăcat la costum, dar își pusese pălăria și cizmele de cowboy. Cînd a ajuns, domnul Coolidge i-a impresionat pe toți cei prezenți bînd apă dintr-un căuș folosit

de toată lumea. Ca parte a ceremoniilor, inginerii instalaseră explozibili la rădăcina unor copaci înșirați pe traseul pe care venea el și l-au întâmpinat cu 21 de salve de salut. S-au ținut discursuri și s-a înălțat un steag, iar apoi Borglum a fost coborât în coardă pe fața muntelui Rushmore, unde a dat niște găuri cu un burghiu pneumatic. Nu s-a văzut mare lucru din ce a făcut Borglum acolo, dar a reprezentat simbolic începutul lucrărilor și toată lumea a plecat mulțumită.

Borglum și Coolidge s-au înțeles de minune. Borglum intenționa să cioplească sub capetele președinților și o uriașă inscripție, intitulată „Antablamentul”, care să cuprindă în 500 de cuvinte toată istoria Statelor Unite, săpată cu litere atât de mari, încât să se poată citi și de la cinci kilometri distanță. La ceremonia de inaugurare a lucrărilor, Borglum, dintr-un impuls de moment, i-a sugerat lui Coolidge să redacteze textul respectiv, iar acesta a acceptat cu un entuziasm care nu îi stătea în fire.

Coolidge a investit mult timp și efort în această sarcină în următoarele luni, dar, când în sfârșit a trimis textele pe care le compusese, s-a dovedit că acestea, cu toată jena, nu puteau fi folosite. Majoritatea semănau mai mult cu niște schițe școlarești decât cu niște texte bine chibzuite. Iată ce spunea Coolidge despre Constituție: „Constituția – carta uniunii perpetue a oamenilor liberi din state suverane care constituie o guvernare cu puteri limitate – sub conducerea unui președinte, a unui Congres și a unei justiții independente, însărcinate cu garantarea securității pentru toți cetățenii, pentru ca aceștia să se bucure de libertate, egalitate și dreptate în temeiul legii”. S-a renunțat tacit la propunerea de a realiza Antablamentul, spre extrema iritare a lui Coolidge. Dar în vara anului 1927 și astea erau încă departe, iar președintele și Borglum s-au despărțit prieteni.

Când Coolidge s-a întors la cabana de vânătoare, îl aștepta pe birou un apel la clemență pentru Sacco și Vanzetti. L-a ignorat.

Turneul lui Charles Lindbergh continua. Pe 10 august, a zburat la Detroit, unde Henry și Edsel Ford s-au rupt puțin de proiectarea și testarea noului Model A ca să dea o tură cu *Spirit of St. Louis* – onoare de care puțini se bucurau. Deși compania lui Ford fabrica avioane, nici Henry, nici Edsel nu mai călcaseră în vreunul pînă atunci. Pentru că nu existau scaune pentru pasageri, și Henry Ford, ca toți ceilalți pasageri, a trebuit să se așeze pe brațul scaunului lui Lindbergh, cumva ghemuit. Când s-a întors la sol, Henry, umflîndu-se în pene, s-a lăudat că el „manevrase manșa” o

vreme. Întrebat de reporteri cum merge treaba cu mașina cea nouă și secretă, Edsel a spus că lucrurile merg așa de bine, încât mașina este gata să intre în producție. Nu este limpede dacă era optimist sau își făcea iluzii, dar, oricum, se înșela. Producția avea să înceapă abia peste câteva luni.

După o zi de pauză la Detroit, pe care și-a petrecut-o în cea mai mare parte cu mama lui, Lindbergh și-a continuat drumul spre vest, trecând prin Michigan și ajungând în Illinois pe 13 august. Printre cei care au ieșit să-l vadă trecând și poate chiar s-au alăturat mulțimilor strînse în Benton Harbor, unde Lindbergh a făcut o scurtă escală, se poate să fi fost și Wayne B. Wheeler, șeful Ligii Antialcoolice, soția lui și tatăl ei, care erau în vacanță împreună la căsuța familiei Wheeler de la Little Sable Point, pe malul lacului Michigan.

Ceea ce știm este că în seara aceea, în vreme ce doamna Wheeler voia să se apuce de pregătirea cina în căsuța de vacanță, soba ei cu ulei a explodat când a încercat s-o aprindă și femeia a fost împroșcată din cap pînă în picioare cu ulei aprins. Tatăl doamnei Wheeler, care avea 81 de ani, a venit în fugă din camera alăturată și, văzîndu-și fata cuprinsă de flăcări, a făcut atac de cord. Wayne Wheeler, care se odihnea la etaj, a venit și el imediat. A stins flăcările cu o pătură și a chemat o ambulanță, dar soția lui suferise arsuri prea grave și a murit la spital în cursul nopții. Șocul provocat de această întîmplare a fost mai mult decît a putut suporta Wheeler. La trei săptămîni după aceea, a suferit și el un atac de cord care i-a fost fatal.

După moartea lui Wheeler, Prohibiția și-a pierdut nu doar principalul om care strîngea fonduri, ci și spiritul și avîntul. În mai puțin de trei ani, Liga Antialcoolică avea să fie așa de strîmtorată, încît filiala sa din Washington urma să renunțe pînă și la abonamentul la ziar. În mai puțin de șase ani, Prohibiția își dădea duhul.

Pe 18 august, la Cleveland, Ohio, a avut loc un eveniment mai important decît a realizat cineva la vremea aceea, atît din punct de vedere simbolic, cît și practic; asta s-a întîmplat atunci cînd a fost montată la locul ei și ultima bucată a cadrului de oțel al uriașului Union Terminal. Nu se mai construise niciodată așa ceva. Pe lîngă o gară nouă-nouță, complexul încorporea un hotel, un oficiu poștal, un magazin universal, diferite alte magazine, restaurante și o clădire de birouri de 52 de etaje, cea mai înaltă clădire ridicată în America în anul acela (și a doua ca înălțime din toată lumea pînă ce s-a construit Chrysler Building). Toate

părțile componente ale acestui proiect erau fizic interconectate, ceva ce nu se mai realizase niciodată.

Union Terminal nu era remarcabilă numai în sine, ci și datorită celor care au construit-o. Dezvoltatorii erau frații Oris și Mantis Van Sweringen. Dintre toți titanii afacerilor care au activat pe scena americană între 1910 și 1930, nici unul nu a fost mai extraordinar ca aceștia și nici unul nu a căzut mai mult în uitare. Născuți într-o familie de condiție modestă și cu probleme din Cleveland – tatăl lor era un alcoolic care rareori muncea –, au început ca mici dezvoltatori, dar au muncit din greu și și-au diversificat activitatea și în alte domenii pînă cînd, în anii '20, au ajuns să se numere printre cei mai bogați oameni din America. Dar erau și, de departe, printre cei mai ciudați.

Nimeni nu știa care este sursa prenumelor lor ieșite din comun. Era evident că părinților lor le plăcuseră sunetele respective și născociseră niște nume din ele. Cei doi frați erau palizi, mărunței de statură și nedespărțiți. Cum spunea biograful lor, erau „aproape complet dependenți unul de altul”. Locuiau într-un conac cu 54 de camere, dar dormeau unul lîngă altul, în două paturi aflate în dormitorul principal. Nu fumau, nu puneau strop de alcool în gură și nu își pierdeau nopțile. Erau de o timiditate aproape patologică. Nu luau parte la viața publică și se fereau să fie fotografiați. Nu și-au botezat nici unul dintre proiecte după numele lor. Nu au participat la ceremonia de la Union Terminal pe 18 august și nici la dineul care a urmat.

Oris era cu trei ani mai mare decît Mantis și gestiona practic afacerile, în timp ce Mantis îi gestiona viața – îi făcea bagajele, avea grijă să nu-i lipsească banii de cheltuială, îi amintea la ce întâlniri trebuie să participe. Oris dormea foarte mult; la el norma era de 12 ore pe noapte. Uneori Mantis mai călărea, dar în rest nici unul din ei nu pare să fi fost interesat de ceva în mod special. Nu plecau niciodată în concediu.

Domeniul lor, numit Daisy Hill, se întindea pe 477 de acri. Casa avea 80 de linii telefonice pentru ca ei să fie permanent în contact cu imperiul afacerilor lor. Printre celelalte camere din casă erau și două sufragerii în care nu a călcat niciodată vreun musafir, o sală de fitness de care nu s-a atins nimeni și 23 de dormitoare în care nu a rămas nici un vizitator. Cei doi frați nu aveau prieteni, cu toate că Mantis s-a înamorat pînă la urmă de o văduvă pe nume Mary Snow și a avut o relație frumoasă cu ea, pe care a ascuns-o oarecum față de Oris. Un cîmp de pe domeniul lor era folosit uneori pentru meciuri de polo, iar și mai rar ca pistă de aterizare. Potrivit biografului celor doi frați, Herbert H. Harwood Jr.,

Charles Lindbergh a aterizat acolo o dată și l-a luat pe Mantis la o tură cu avionul în timp ce Oris a rămas la sol, făcându-și o mie de griji, dar Harwood nu a precizat când s-a întâmplat asta. Era în vara anului 1927.

Dacă Mantis nu a inventat preluarea unei firme cu capital împrumutat, a devenit în schimb unul dintre primii săi mari maeștri. În esență, cei doi frați împrumutau sume mari de bani ca să achiziționeze o companie, apoi utilizau firmele pe care le aveau deja ca garanție pentru a împrumuta și a achiziționa altele. Afacerea lor consta într-o rețea încâlcită de proprietăți interconectate, care la sfârșitul anilor '20 avea 275 de filiale. Aveau așa de multe companii, încât se chinuiau să inventeze nume originale pentru toate, așa încât, de pildă, dețineau o Cleveland Terminals Building Company, o Terminal Building Company și o Terminal Hotels Company. Au cumpărat Nickel Plate Railroad cu 8,5 milioane de dolari, dar nu au investit decât 355 000 de dolari din banii lor – și ăștia împrumutați de la Guardian Bank of Cleveland (care pînă la urmă a dat faliment fără să primească nici un bănuț înapoi). Construiseră acest colos cu o investiție personală de nici 20 de milioane de dolari, aproape toți împrumutați. Nimeni nu se pricepea mai bine ca frații Van Sweringen să facă achiziții prin împrumut.

Totuși, adevărata pasiune a lui Mantis erau căile ferate. Acest domeniu era incredibil de fragmentat: în 1920, în America erau aproape 1 100 de companii feroviare. Multe linii ferate erau practic în pustietate și nu acopereau distanțe prea mari, fie pentru că orașelele sau industriile de pe traseul lor nu s-au mai dezvoltat conform așteptărilor, fie deoarece constructorii inițiali nu au reușit să extindă liniile pînă la principalele metropole. Lake Erie & Western acoperea distanța dintre Sandusky, Ohio, și Peoria, Illinois; Pere Marquette se învîrtea bezmetic prin nordul Vestului Mijlociu, de parcă tot căuta un lucru pe care îl rătăcise. Aceste companii feroviare uitate de lume – „orfane”, cum le spuneau cei de meserie – erau în general destul de ușor de cumpărat și frații Van Sweringen făceau asta cu entuziasm. Le plăcea la nebunie să cumpere căi ferate.

În mai puțin de opt ani cei doi construiseră al treilea cel mai mare imperiu feroviar din țară. În 1927 controlau aproape 50 000 de kilometri de șine, cam 11% din totalul la nivel național, pe rute care se întindeau de la Oceanul Atlantic pînă la Salt Lake City. Odată cu acestea, au achiziționat și depozite, feriboturi și complexul hotelier Greenbrier din Virginia de Vest. În perioada lor de vîrf, aveau 100 000 de angajați și active în valoare de două-trei miliarde

de dolari. Avea lor personală era estimată la aproximativ 100 de milioane de dolari – deși cu zece ani înainte nu aveau aproape nimic.

În vreme ce își construiau imperiul, schimbau și lumea – discret, dar semnificativ. Într-un loc numit Turkey Ridge, în apropiere de Cleveland, au construit de la zero un orașel nou-nouț, pe care l-au botezat Shaker Heights. Acesta a fost primul oraș planificat din America, iar astfel a devenit modelul după care s-au construit aproape toate celelalte suburbii. Cam la fel, și complexul Union Terminal prefigura mallul american modern.

Din păcate, imperiul lor era în esență un triumf răsturnat. Dacă o parte a sa aflată la bază ceda, se năruia toată șandramaua – și chiar asta s-a întâmplat. Deși la vremea aceea nu aveau de unde să știe, finalizarea complexului Union Terminal de pe 18 august era, din toate punctele de vedere, apogeul carierei lor.

Atunci când a început Marea Depresiune, ei erau extrem de expuși. Aproape toți banii lor erau băgați în căi ferate și imobiliare – două dintre cele mai vulnerabile domenii în care puteai investi – și acestea erau oricum întinse la maximum. Cumpăraseră acțiunile companiei Missouri Pacific cu 101 dolari, dar la începutul anilor '30 se vindeau cu 1,50 dolari bucata. Nu au fost capabili să plătească obligațiunile la termen sau dobânda la banii împrumutați. Missouri Pacific și Chicago & Eastern Illinois au dat faliment, tîrînd tot eșafodajul precar după ele în prăpastie.

În cele din urmă, nimeni nu a personificat mai bine nechibzuința și grandomania anilor '20 decît frații Van Sweringen. Stresul și dezamăgirea i-au venit de hac lui Mantis, care a murit de stop cardiac în 1935, la vîrsta de 54 de ani. Oris a stat alături de el în ultimele 90 de minute din viața sa. Mantis era conștient, dar nu au schimbat nici o vorbă. Avea lui Mantis a fost evaluată la 3 067,85 dolari, din care jumătate o reprezentau șapte cai. Pierdut fără fratele său, Oris a murit și el peste 11 luni și zece zile tot de stop cardiac. Avea lui valora și mai puțin decît a fratelui său.

Au fost îngropați într-un mormînt comun, în cimitirul Lake View din Cleveland. Pe piatra funerară sînt gravate numele lor, datele nașterii și ale morții și dedesubt un singur cuvînt: „Frați”.

Capitolul 22

Zborurile peste Atlantic încununate de succes ale avioanelor *America*, *Columbia* și *Spirit of St. Louis* au avut un efect galvanizant – deși nu mereu complet realist – asupra așteptărilor privind viitorul aviației.

Aproape instantaneu oamenii au început să viseze la tot felul de aplicații practice ale faptelor eroice din vara aceea. La Paris, Charles Levine a atras pentru scurt timp atenția reporterilor anunțând că va lansa un serviciu regulat de transport aerian pentru pasageri între America și Europa și că va investi în această afacere două milioane de dolari din buzunarul lui. Nu a explicat cum avea să-i transporte pe pasageri în siguranță în ambele direcții când încă nu exista nici un avion capabil să traverseze oceanul spre vest. Ca atâtea alte planuri ale lui Levine, și acesta a fost curînd dat uitării.

Edward R. Armstrong, un inginer de origine canadiană, a abordat problema din direcția opusă. În loc să încerce să crească autonomia și capacitatea de încărcare ale avioanelor, ideea lui era să scurteze distanțele pe care trebuiau să le parcurgă acestea construind o serie de piste de aterizare plutitoare – în total opt – la intervale de 560 de kilometri de-a latul Atlanticului. Aceste „hidrodromuri” ar fi avut fiecare o lungime de 335 de metri și o greutate de 50 000 de tone, fiind ancorate de fundul oceanului cu niște cabluri de oțel. Pe toate ar fi fost restaurante, magazine de cadouri, baruri și balcoane. Unele urmau să aibă și hoteluri. Fiecare platformă ar fi costat șase milioane de dolari. O călătorie de la New York pînă la Londra, calcula Armstrong, putea dura cam 30 de ore.

Armstrong a înființat Armstrong Seadrome Development Company în 1927 și, încetul cu încetul, și-a făcut rost de finanțare. Pe 22 octombrie 1929, a anunțat că plănuiește să înceapă lucrările în 60 de zile. Din păcate, s-a nimerit să fie tocmai săptămîna în care s-a prăbușit bursa și sursele lui de finanțare s-au evaporat. Armstrong a mai încercat ani de-a rîndul să-și lanseze proiectul, scăzînd numărul platformelor la cinci și apoi la trei, pe măsură ce avioanele deveneau tot mai puternice. Pînă la urmă, evident, nu a mai fost nevoie de ele și visul lui nu s-a mai materializat niciodată, dar hidrodromurile sale au fost sursa de inspirație

pentru platformele petroliere maritime moderne. Armstrong a murit în 1955.

În anii '20 două milioane de oameni traversau anual Atlanticul cu vaporul, așa că exista o uriașă piață potențială pentru pasagerii transporturilor aeriene. Din perspectiva omului modern, mereu presat de timp, traversarea oceanului pare fascinantă și romantică, dar aceasta dura foarte mult timp, era neplăcută pe vreme rea și uneori foarte periculoasă. Ceața era un pericol frecvent și foarte temut pe vremea când încă nu se inventase radarul. Majoritatea vapoarelor au fost cât pe ce să se ciocnească de foarte multe ori. „Asta se întâmpla în vestul oceanului mult mai des decât aflau pasagerii”, scrie John Maxtone-Graham în *The Only Way to Cross*. Se produceau coliziuni destul de frecvent. Pe 15 iulie 1927, tocmai când prin apropiere trecea *Leviathan*, care ducea acasă pe Byrd și echipa lui, pachebotul *Veendam* al companiei Holland America a lovit – sau mai degrabă a trecut prin – un cargobot norvegian, *Sagaland*, nu departe de Nantucket, la 4.40 dimineța. *Sagaland* s-a scufundat rapid, murind și un om. *Veendam* nu a fost avariat grav și nimeni de la bord nu a fost rănit. Cu toate acestea, acest incident a reamintit cât de periculoasă poate fi o călătorie pe ocean, căci vasele se ciocneau chiar și pe vreme bună.

Din toate aceste motive, scurtarea chiar și cu o zi a traversării oceanului era o perspectivă ademenitoare, ceea ce explică de ce, pe 1 august, Clarence Chamberlin a acceptat o invitație din partea United States Lines și a urcat din nou la bordul *Leviathanului* cu intenția de a încerca să decoleze cu un avion de pe puntea superioară. Fusesse improvizată o pistă șubredă, lungă de 35 de metri, pentru a facilita lansarea, dar nimeni nu știa dacă va fi suficientă. Nici un avion nu mai decolase vreodată de pe o navă aflată în largul mării și pînă și Chamberlin credea că are foarte puține șanse de reușită. Cu puțin timp înainte de decolare, cineva l-a întrebat dacă știe să înoate. Rînjind strîmb, Chamberlin a recunoscut că nu știe.

Din fericire, nici nu a fost nevoie. Într-un interval de acalmie dintre două furtuni, Chamberlin a urcat într-un biplan Fokker și a țîșnit pe pista scîrțitoare, plonjînd în gol cu suficientă viteză și portanță ca să rămînă în aer. A dat ocol vaporului, a făcut cu mîna și s-a îndreptat spre Teterboro, New Jersey, unde a livrat 900 de scrisori și colete poștale și a stat timid să i se facă poze. Inspirați de exemplul lui Chamberlin, proprietarii noii nave de pasageri *Île-de-France*, lansată chiar în anul acela, au instalat o catapultă capabilă să lanseze în aer un avion cu șase pasageri de pe o pistă mai scurtă, iar timp de cîțiva ani pasagerii mai curajoși, bogați și

grăbiți puteau ajunge la țărm cu vreo zi mai devreme decât ceilalți.

La începutul lui august, Charles Lindbergh se apropia de sfârșitul celei de-a doua săptămîni a lungului său turneu prin America. Pînă în momentul acela avusese o singură problemă, dar destul de serioasă. După Boston plecase mai departe, spre Portland, Maine, dar nu putuse ateriza din cauza ceții. A zburat în cerc vreo două ore, dar apoi, pentru că i se cam termina combustibilul, a trebuit să caute un loc unde să aterizeze în siguranță. S-a separat de un avion care îl escorta și a aterizat forțat în Old Orchard Beach, Maine. Din fericire, un bărbat pe nume Harry Jones le oferea turiștilor de pe plajă zboruri de agrement – este posibil să-i fi spus cineva despre asta lui Lindbergh înainte să decoleze, pentru orice eventualitate – și Jones avea un hangar cu scule, lăsîndu-l bucuros pe Lindbergh să-l folosească.

Aproape instantaneu s-au strîns o mulțime de gură-cască, imediat ce s-a dus vorba că Lindy aterizase pe plajă. Oamenii se apropiau de hangar și îl priveau lucrînd. „Nu s-a uitat deloc la mulțime și nici nu a dat semne că se știe privit”, scria o tînără pe nume Elise White, care a fost de față. Pînă ce a terminat Lindbergh de meșterit la avionul lui, se strînseseră așa de mulți oameni, că a avut nevoie de un megafon ca să li se adreseze. I-a rugat să facă loc ca să poată pleca, dar ei s-au îmbulzit și mai tare, ca să vadă avionul mai de aproape, „și el a aruncat megafonul, dezgustat”, povestea domnișoara White, ușor surprinsă. Charles Lindbergh nu era deloc așa cum citiseră.

Nu e greu de înțeles frustrarea lui Lindbergh. Avionul lui era un instrument sensibil și era tot timpul îngrijorat să nu-l strice vreun gură-cască mai neghiob. Firește că Lindbergh se oripila cînd vedea că oamenii pun mîna pe avionul lui, că se reazemă de el sau că trag de părțile mobile. Acum efectiv a fugit de ei. Cînd lumea a început să se îmbulzească, el a urcat în avion în doi timpi și trei mișcări și a pornit pe plajă, sperînd că oamenii or să se dea la o parte din calea lui. Din fericire, i-au făcut loc. Lindbergh a rulat pînă la celălalt capăt al plajei, a virat împotriva vîntului și a accelerat. „A rulat lin pe nisip și aproape imediat – după numai o sută de metri – s-a desprins de sol”, scria domnișoara White. „S-a înclinat, a cotit prin înclinare și s-a întors, trecînd la joasă înălțime pe deasupra plajei, apoi s-a înălțat ca o pasăre argintie pe fundalul cerului albastru.” 30 de minute mai tîrziu era în Portland, dînd piept cu alte hoarde

de oameni a căror dorință supremă era să se îngrămădească în jurul lui și al avionului său iubit.

Este imposibil de imaginat cum trebuie să-i fi fost lui Charles Lindbergh în vara aceea. Din clipa în care pleca din cameră, dimineața, era încontinuu atins, înghiontit, înnebunit. Fiecare om de pe lumea asta ce reușea să ajungă îndeajuns de aproape de el voia să-i strângă mîna ori să-l bată cu palma pe spate. Nu mai avea deloc viață privată. Cămășile pe care le trimitea la spălătorie nu mai ajungeau niciodată înapoi. În bucătărie era bătaie pe oasele de pui și șervețelele lăsate pe farfuria din care mîncase. Nu putea nici măcar să iasă la plimbare ori să intre într-o bancă sau într-o farmacie. Dacă intra într-o toaletă, se țineau și alții după coada lui. Cecurile scrise de el nu erau încasate aproape niciodată; cei care le primeau preferau să le pună în ramă. Nimic în viața lui nu era normal și nici nu erau șanse ca asta să se mai îndrepte vreodată. După cum descoperea Lindbergh, era mult mai amuzant să devii celebru decît să fii celebru.

În turneul său avea 69 de opriri unde rămînea peste noapte și 13 escale scurte, locuri în care Lindbergh rămînea doar cît să salute oficialitățile și să spună cîteva cuvinte, dar fără să piardă vremea prea mult. De asemenea, la cerere, a mai zburat pe deasupra altor cîteva zeci de orașele, dar numai dacă erau de acord să scrie cu vopsea numele localității pe un acoperiș, ca să fie și spre folosul altor aviatori. Deasupra comunităților unde nu putea ateriza arunca manifeste pe care scria:

Salutări. Din cauza timpului limitat și a turneului foarte lung prin Statele Unite în care mă aflu acum pentru a stimula interesul populației față de aeronautică, *Spirit of St. Louis* nu poate ateriza în orașul dumneavoastră. Totuși, vă trimit acest mesaj lansat din aer prin care ne exprimăm sincera apreciere pentru interesul dumneavoastră față de acest turneu și față de promovarea și dezvoltarea aeronautică comercială în Statele Unite.

După care îi îndemna pe toți cetățenii, cu titlul de urgență națională, să contribuie la „înființarea unor aeroporturi și a altor asemenea infrastructuri”, pentru ca Statele Unite să-și poată ocupa „locul care i se cuvine”, cel de lider mondial în domeniul aviației comerciale.

De la bun început a fost întîmpinat peste tot de o organizare haotică. Privitorii entuziasmați și chiar și membrii comitetelor oficiale de întîmpinare tindeau să alerge înaintea avionului în timp ce acesta încă rula pe pistă. Asta îl scotea din minți pe Lindbergh. Odată văzuse un om tăiat în două de

o elice care se învârtea. Pentru că nu avea vizibilitate spre înainte, de fiecare dată ateriza literalmente orbește. Cel puțin de două ori – în Kansas City și în Portland, Oregon – nu a putut ateriza la destinație din cauza mulțimilor de pe pistă, fiind nevoit să coboare pe vreun ogor din apropiere. În alte locuri, bateriile de tunuri care trăgeau salve de salut în onoarea sa scoteau nori de fum ce îi diminuau și mai mult vizibilitatea. Una peste alta, avea de înfruntat mai multe pericole zburînd prin America decît întîmpinase în timpul zborului său spre Paris.

Ca să se respecte programul, Lindbergh era adesea purtat în viteză cu mașina pe ruta paradei, lucru care îi dezamăgea pe spectatori și îl alarma pe Lindbergh, pentru că și aici privitorii tindeau să intre pe carosabil ca să vadă mai bine.

O zi tipică pentru Lindbergh a fost vizita lui la Springfield, Illinois, de pe 15 august, unde a ajuns imediat după prînz, venind de la Chicago via Mooseheart, Aurora, Joliet și Peoria. În intervalul de o oră și 40 de minute cît a fost la sol în Springfield, Lindbergh a făcut următoarele lucruri: a ținut un scurt discurs pe aerodrom, le-a fost prezentat unui număr de aproximativ o sută de oficialități, a fost invitat să admire și să treacă în revistă Unitatea 106 Cavalerie din Illinois și urcat într-o decapotabilă cu care a gonit opt kilometri pe lîngă 50 000 de oameni care fluturau steaguri, a depus o coroană la mormîntul lui Abraham Lincoln și a fost dus la arsenalul din localitate, unde i s-a dăruit un ceas de aur și a fost copleșit cu o avalanșă de discursuri dezlînate și sforăitoare. Iată o mostră din omagiul pompos pe care i l-a adus primarul J. Emil Smith:

În vreme ce naviga prin argintul acelor zori de vară, stelele priveau cu o încîntare încremenită, văzînd un fiu al pămîntului călărînd voinicește pe spinarea aerului, tovarăș al norilor, al vîntului și al valului înspumat. Iar pe măsură ce se apropia de ținta lui, soarele, marea și imensele spații neîngrădite îl salutau ca pe un învingător și îi cîntau: „Bravo!”.

Singurul lucru prin care escala la Springfield a diferit puțin de toate celelalte a fost că Lindbergh cunoștea foarte bine locurile: acesta fusese unul dintre aerodromurile cu care lucrase în perioada cînd livra poșta par avion. Ba chiar el fusese cel care alesese locul aerodromului cu nu mai mult de 15 luni în urmă.

În concluzie, primarul a anunțat că aveau să redenumescă aerodromul „Lindbergh”, în onoarea lui –

ironie care nu avea cum să-i fi scăpat tînărului Charles de vreme ce cu numai un an înainte cetățenii orașului Springfield respinseseră cu un număr covârșitor de voturi propunerea de a se construi aici un aerodrom decent. Dacă aveau cît de cît un aerodrom, asta se datora exclusiv camerei de comerț din localitate, care a asigurat cea mai mare parte a fondurilor necesare pentru a oferi orașului infrastructura de bază.

După festivități, Lindbergh a fost dus rapid înapoi la avionul care îl aștepta, trebuind să plece mai departe, spre St. Louis, unde a luat-o de la capăt cu prezentările, mulțimile și încă un banchet, mai pe seară. Lindbergh era non-stop sub o asemenea presiune cînd era la sol, încît zborurile dintre orașe i se păreau cea mai odihnitoare parte a turneului său, iar uneori introducea în itinerar cîte un ocol amplu numai ca să mai aibă parte de un pic de liniște. Atunci cînd putea – deasupra unor lacuri, de pildă, sau cînd terenul era plan –, zbura adesea la numai vreo patru-cinci metri altitudine, ceea ce intensifica senzația de viteză și creștea adrenalina, dar îi reducea la zero marja de redresare dacă ceva nu mergea bine. Avea voie să-și ia liber două zile pe săptămînă, care trebuie să fi fost o adevărată binecuvîntare pentru el, însă chiar și atunci era departe de casă și însoțit mereu de oameni pe care nu îi cunoștea.

Charles Levine era acum singurul dintre cei care traversaseră Atlanticul pe calea aerului ce mai rămăsese în Europa și nu părea să dea semne că are de gînd să se întoarcă prea curînd acasă. Și-a băgat nasul peste tot pînă ce s-a sfîrșit vara. S-a dus în Italia, unde s-a întîlnit cu papa și a declarat că Mussolini este cel mai mare om de stat din toată lumea. Întorcîndu-se la Paris, a ajuns subiect de presă pentru că s-a luat la bătaie cu alt american undeva pe lîngă Operă. „Nu l-am mai văzut niciodată în viața mea, dar m-a insultat, așa că m-am luat de el”, a zis Levine. „Pe vremuri am fost boxer”, a adăugat el cu subînțeles. Motivul acestui acces de furie nu a fost lămurit niciodată, dar se zvonea că era vorba despre o femeie.

Levine a mai anunțat că plănuiește să zboare spre casă cu Maurice Drouhin, unul dintre cei doi piloți francezi al căror record pentru duranță îl doborîseră Chamberlin și Acosta în aprilie cu avionul lui Levine. Asta avea să fie o provocare foarte interesantă de vreme ce Drouhin nu știa engleză și Levine nu vorbea boabă de franceză. Levine a anunțat de mai multe ori niște date la care ar fi fost planificată decolarea, dar toate s-au dus așa cum au venit.

Apoi, brusc, la sfârșitul lui august, Levine și-a luat avionul din hangarul de pe Le Bourget și a decolat cu el. La câteva ore după aceea, funcționarii de la aerodromul Croydon din Londra au văzut cu uimire avionul apropiindu-se într-un mod ce părea clar neregulat. *Columbia* era un avion celebru, așa că l-au recunoscut de îndată, dar era evident că pilotul, oricine ar fi fost el, era fie incompetent, fie rănit. Asta i-a cam alarmat: Croydon era un aeroport aglomerat, cu zboruri de pasageri regulate spre Paris și spre alte destinații, iar controlorii de trafic aerian nu aveau decât mijloace limitate de a alerta alte avioane să se ferească. *Columbia* a dat ocol aeroportului de patru ori, o dată fiind cât pe ce să se izbească de turnul de control.

În cele din urmă, când să aterizeze, a început coborîrea într-un unghi abrupt și nepotrivit, izbindu-se așa de tare de sol, încât a ricoșat înapoi în aer, după care s-a trîntit iarăși greoi de pământ, mai rulînd o vreme, pînă ce s-a oprit. Din el a ieșit Charles Levine, cu un rînjit pînă la urechi. Era prima dată cînd zburase singur. S-a aflat că parcursese cu 200 kilometri mai mult decît era nevoie ca să ajungă pînă acolo. Levine a zis că așa îi venise lui chef, să zboare singur. Totuși, la scurt timp după aceea, la Londra a ajuns vestea că Levine fugise chiar înainte să primească o citație de la Drouhin, care se plîngea cu amărăciune că acesta îi datora 80 000 de franci, adică tot salariul. Administratorul hangarelor de pe Le Bourget a declarat că nici el nu fusese plătit. Evident, Levine nu îi spusese nici soției că avea să o lase la Paris. (Căsnicia lor nu a mai durat mult după vara aceea.)

Ca să nu fie arestat, Levine a trebuit să-și ia un angajament formal că niciodată, în nici un fel de circumstanțe, nu va încerca să mai survoleze teritoriul Marii Britanii. Însă Levine era de nestăpînit, căci peste doar câteva zile a anunțat că plănuiește un nou zbor transatlantic, de data asta cu plecare de pe aerodromul Cranwell din Lincolnshire, împreună cu căpitanul Walter Hinchliffe, un pilot cu experiență al Imperial Airways. În zilele care au urmat, Levine s-a contrazis încontinuu – ba că el și Hinchliffe aveau să zboare către America spre vest, peste Atlantic, ba că se vor îndrepta către est, traversînd Asia și nordul Pacificului. Pînă la urmă, nu s-au mai dus nicăieri și ziarele și-au pierdut interesul față de amîndoi.

Pînă la urmă Drouhin și-a primit o parte din bani, dar nu s-a bucurat prea mult timp de ei. A murit în anul următor, într-un accident de avion, în timpul unui zbor de probă, la Orly. Nici lui Hinchliffe nu i-a mers mai bine. A dispărut cam

în aceeași perioadă, în timp ce încerca să traverseze Atlanticul însoțit de o femeie.

După ce Atlanticul a fost cucerit, toți și-au îndreptat atenția spre Pacific – mai exact, spre provocarea reprezentată de cei 3 800 de kilometri de pustiu care se întindea între California și Hawaii. Imediat după zborul lui Lindbergh, James D. Dole, originar din Massachusetts, care a făcut avere cultivând și făcând conserve de ananas în Hawaii, a lansat o nouă provocare, ce avea să fie intitulată Dole Pacific Race, cu un premiu de 35 000 de dolari. Evenimentul lui Dole trebuia să fie o întrecere propriu-zisă, toți concurenții decolând în același timp (pe cât posibil) de pe aerodromul municipal din Oakland, California. Cursa a fost programată în august, dar a fost depășită de evenimente cu mult înainte de acea dată. Pe 29 iunie, doi aviatori americani au reușit să zboare cu un Fokker din Oakland pînă în Oahu în 26 de ore. Era o realizare extraordinară – trebuia să fii un foarte bun navigator ca să nimerești Hawaii – și cei doi piloți, locotenenții Lester J. Maitland și Albert F. Hegenberger, merită să fie amintiți, dar, din nefericire, la vremea aceea nu prea au fost băgați în seamă pentru că succesul lor s-a suprapus cu momentul în care comandorul Byrd și echipa lui amerizau forțat la Ver-sur-Mer. La două săptămîni după zborul lui Maitland și Hegenberger, alți doi piloți, Ernest Smith și Emory Bronte, au zburat și ei din Oakland pînă în Hawaii – deși abia au izbutit să ajungă. Rămăși practic fără strop de combustibil, au aterizat forțat într-un copac pe Molokai, dar au scăpat teferi. Făcuseră cu 14 minute mai puțin decît Maitland și Hegenberger. Așa că pe 16 august, cînd a început cursa lui Dole, concurenții nu prea mai aveau ce să demonstreze.

Ideea de întrecere a crescut foarte mult riscurile. Piloții erau presați să decoleze indiferent dacă avionul lor era sau nu pregătit, iar apoi să forțeze avioanele pînă la limită pentru a-i întrece pe alții care, pe bună dreptate, se presupunea că făceau același lucru. O cursă – mai ales una foarte mediatizată, cu un premiu consistent – tindea să atragă aviatori care erau mai degrabă entuziaști decît pricepuți. Hawaii era o țintă de dimensiuni foarte mici într-un ocean imens, iar pentru a o atinge chiar și cei mai experimentați piloți trebuiau să se întrecă pe sine. Tot acest proiect parcă invita dezastrul – și rezultatul a fost într-adevăr dezastruos.

Trei concurenți s-au prăbușit înainte de a ajunge în Oakland, pierzîndu-și viața. Un alt avion s-a prăbușit în mare pe cînd se apropia de aerodromul din Oakland; cei doi

ocupanți ai săi au scăpat fără răni grave, dar avionul nu a mai putut fi recuperat. Altui avion nu i s-a permis să plece după ce a devenit clar că pilotul nu știa cât combustibil îi trebuia ca să ajungă în Hawaii și nici măcar nu avea un rezervor suficient de mare. Era evident că mai mulți dintre concurenții care își făceau mari speranțe se puneau singuri în pericol.

Pînă în ziua întrecerii, numărul avioanelor înscrise în cursă scăzuse la opt, iar patru dintre ele au fost respinse înainte de decolare sau întoarse din drum la scurt timp după aceea. Dintre cele patru avioane care au zburat deasupra oceanului, numai două au ajuns pînă în Hawaii și alte două s-au pierdut pe drum. În unul dintre avioanele care nu au mai fost văzute niciodată se afla o profesoară frumușică de 22 de ani din Flint, Michigan, pe nume Mildred Doran, care nu era pilot, ci doar îi însoțea pe alții ca să sporească fascinația și interesul presei. Cînd s-a aflat că șase persoane, printre care și domnișoara Doran, erau date dispărute, un pilot pe nume William Erwin a decolat din Oakland, plecînd în căutarea lor, dar a dispărut și el. S-a organizat o amplă acțiune de căutare – cea mai amplă din istorie, se spunea –, în care erau implicate 39 de nave de război și 19 nave civile, dar totul a fost în zadar. Marina Militară a raportat, cam cu jumătate de gură, că a consumat 383 550 de galoane de combustibil pentru a-i căuta pe aviatorii dispăruți. În total, zece persoane și-au pierdut viața în cursa lui Dole. Toată această acțiune a fost foarte criticată. Byrd a considerat-o „pripită și prost gîndită”, iar mulți au fost de aceeași părere.

În ciuda dezastrului din timpul întrecerii lui Dole, au început brusc să apară pretutindeni oameni care anunțau că vor face tot felul de zboruri îndrăznețe și riscante. Paul Redfern, fiul decanului de la Benedict's College, o școală pentru studenți de culoare din Columbia, Carolina de Sud, a anunțat că plănuiește să zboare de la Brunswick, Georgia, pînă la Rio de Janeiro cu un avion Stinson Detroiter. Redfern nu prea avea stofă de erou. Fusesse nebun după avioane de cînd se știa – în așa măsură, încît adesea purta o cască de aviator cu ochelari de protecție chiar și atunci cînd era la sol, văzîndu-și de treburile lui obișnuite de zi cu zi –, dar făcuse studii de muzică. Experiența sa ca pilot consta în vreo doi ani de cascadorii pe la bîlciuri și o perioadă în care lucrase pentru stat, căutînd din avion alambicuri ilegale. Era de-o seamă cu Lindbergh, mărunțel și slăbuț (cîntărea doar 49 de kilograme) și părea stresat – dar avea și de ce. Se angaja să zboare 7 400 de kilometri – mai mult decît oricine pînă atunci – peste ocean și junglă, pînă într-un ținut pentru care nu existau hărți și buletine meteo pe care să se poată baza.

Și-a făcut bagajele de parcă nu se aștepta nici o clipă să reușească. Și-a luat la el unelte de pescuit, pușcă și muniții, chinină, plase de țințari, trusă chirurgicală, bocanci de rezervă și multe altele care nu i-ar fi fost de folos decât dacă ar fi aterizat forțat în junglă. Pentru nevoile pe termen scurt și-a pus la pachet 20 de sandviciuri, doi litri de cafea, jumătate de kilogram de ciocolată cu lapte și șapte litri și jumătate de apă. Pe 25 august a decolat.

Specialiștii în aviație citați de Associated Press au afirmat că urma să-i ia cel puțin 60 de ore ca să ajungă la Rio. S-a rătăcit încă înainte să treacă de Caraibe și a aruncat un mesaj pe un cargobot norvegian, *Christian Krohg*, cerînd indicații. Mesajul a ricoșat de pe punte și a căzut în mare, dar, în mod uimitor, un marinar norvegian a sărit în apă după el și l-a recuperat. Mesajul era următorul: „Îndreptați nava spre cel mai apropiat uscat, fluturați un steag sau o basma cîte o dată pentru fiecare 100 de mile. Mulțam, Redfern”.

Nava i-a făcut acest serviciu și, cu un salut scurt, Redfern a plecat. Nu l-a mai văzut nimeni de atunci, deși mulți ani după aceea unii misionari și alții care au ajuns în inima Guyanei Olandeze au tot povestit despre un alb care trăia printre indieni. Potrivit acestor relatări, indienii îl tratau pe individ ca pe un zeu deoarece le căzuse din cer. Se zicea că albul își luase și o nevastă și acum trăia mulțumit în mijlocul băștinașilor. Mai multe expediții au răscolit jungla în încercarea de a-l găsi pe Redfern. Cel puțin doi oameni și-au pierdut viața în timpul căutărilor, dar nici urmă de Redfern. În 1938, la cererea soției lui – adică a femeii despre care se știa sigur că era soția lui, din America –, un tribunal din Detroit l-a declarat oficial decedat.

La fel de puțin probabil, dar, ca prin minune, încununat de succes a fost un zbor realizat de Edward F. Schlee, un om de afaceri din Detroit, și de William S. „Billy” Brock, un fost pilot care lucrase la poșta aeriană, vesel și foarte grăsunel. Ei și-au propus să doboare recordul stabilit cu un an înainte de alți doi tipi din Detroit, care au făcut înconjurul lumii în 28 de zile, 14 ore și 36 de minute călătorind cu avioane, trenuri și vapoare, dar de data aceasta ei intenționau să zboare tot drumul.

Schlee, fiul unor imigranți germani, lucrase ca inginer pentru Henry Ford, dar în 1922 a plecat de la Ford și și-a deschis o benzinărie. Apoi încă una. În mai puțin de cinci ani avea peste o sută de benzinării. În plus, deținea și o micuță companie aeriană numită Canadian American Airways, prin intermediul căreia l-a angajat pe Brock. În vara lui 1927

Schlee avea 39 de ani, Brock 31. Brock fusese deja subiect de știri în vara aceea pentru că zburase ca vîntul între Detroit și Black Hills ca să-i ducă alt colie lui Grace Coolidge, soția președintelui, după ce cîinele ei fugise.

Deși nici Brock, nici Schlee nu aveau deloc experiență în ceea ce privește zborurile pe distanțe mari, și-au fixat țelul ambițios de a face înconjurul lumii în doar 15 zile. Avionul lor era un Stinson Detroiter cu motor Wright Whirlwind. Au decolat la o zi după Redfern, iar în următoarele două săptămîni și jumătate isprăvile lor au captivat atenția lumii – în mare parte pentru că acționau tot timpul la limita extremă a competenței lor, ceea ce ținea publicul cu sufletul la gură. Au reușit să traverseze Atlanticul – realizare remarcabilă în sine, desigur –, dar habar nu aveau unde sînt cînd au ajuns pe celălalt țărm. Trecînd pe deasupra unei plaje pline de turiști aflați în vacanță, au aruncat un mesaj, întrebînd cum se cheamă localitatea. Serviabil, un bărbat a scris „SEATON” cu un băț în nisip și a arătat cu mîna spre un steag britanic care flutura pe promenadă. După ce au aflat unde sînt, s-au îndreptat spre Londra, unde au avut parte de o primire triumfală. Au decolat de pe Croydon cu doar cîteva ore înainte să ajungă Levine, cam bezmetic, de la Paris, apoi, în etape, au traversat Europa pînă la Istanbul, după care au continuat spre Calcutta, Rangoon, Hanoi, Hong Kong și Shanghai. În cele din urmă un taifun i-a forțat să aterizeze pe insula Kyushu, în Japonia. Parcurseseră 20 591 de kilometri în 19 zile, dar le mai rămăseseră 15 852 de kilometri pînă acasă. Vremea rea și vastitatea descurajantă a Pacificului i-au determinat să pună capăt călătoriei lor cît erau încă în frunte, așa că s-au întors cu vaporul, fiind întîmpinați ca niște eroi. Călătoria îi solicitase mai mult decît își dădeau seama. La un banchet organizat la Detroit, cînd s-a întors, Schlee s-a ridicat în picioare ca să țină un discurs, a citit primele cinci cuvinte și s-a prăbușit sub povara stresului acumulat în ultimele săptămîni, care îl copleșise.

După aceea lucrurile au mers din ce în ce mai prost pentru Schlee. În vara anului 1929 a fost cît pe ce să-și piardă viața din cauza unei elice care se rotea; aceasta l-a lovit la cap și i-a amputat brațul drept de la umăr, nenorocindu-l. La doar trei luni după asta, a pierdut totul din cauza crahului de pe Wall Street. În 1931, avionul său, *Pride of Detroit*, a fost scos la licitație prin ordinul departamentului șerifului, ca parte a unei executări silite. Acesta a fost cumpărat de un individ pe nume Floyd M. Phinney cu doar 700 de dolari. Schlee a murit în 1969 „sărac și uitat de lume”. Nici lui Brock nu i-a mers mai bine. A murit de cancer în 1932.

Și totuși, oamenii continuau să zboare. În Marea Britanie, o femeie de 62 de ani, prințesa Löwenstein-Wertheim, a declarat și ea, în mod incredibil, că vrea să încerce să fie prima care traversează Atlanticul de la est la vest. Era fata contelui de Mexborough și crescuse la Londra, devenind lady Anne Savile, dar se căsătorise, la vârsta destul de înaintată de 31 de ani, cu prințul Ludwig Karl zu Löwenstein-Wertheim-Freudenberg din Germania. Rămasă văduvă după doar doi ani, prințesa și-a folosit uriașa moștenire ca să-și finanțeze pasiunea pentru aviație. În 1912 a devenit prima femeie care a traversat Canalul Mîneei pe cale aeriană – deși ca pasageră. La scurt timp după aceea, tot ca pasageră, a zburat din Egipt pînă în Franța. În 1927, cînd un căpitan galant pe nume Leslie Hamilton și-a exprimat dorința de a traversa Atlanticul de la est la vest, ea a sponsorizat zborul cu condiția să fie și ea la bord. Cu locotenent-colonelul Frederick Minchin pe post de copilot, au decolat de pe un aerodrom de lîngă Salisbury, în Wiltshire. Prințesa avea o pălărie elegantă și o haină de ocelot, de parcă se duceau să bea un cocteil la Savoy. Au fost văzuți deasupra Irlandei și apoi de pe o navă aflată pe la mijlocul Atlanticului, dar nu au mai ajuns niciodată în America, pierzîndu-li-se urma pentru totdeauna.

Cam în același timp, un avion botezat *Old Glory*, al cărui proprietar era William Randolph Hearst, a decolat din Old Orchard Beach, Maine – plaja unde aterizase recent Lindbergh de nevoie, cu *Spirit of St. Louis* –, îndreptîndu-se spre Roma. *Old Glory* era pilotat de Lloyd Bertaud, cel din cauza căruia Charles Levine primise un ordin de interdicție în mai, cînd acesta nu a încheiat contractele și asigurările pe care le promisese. Copilotul lui Bertaud era James DeWitt Hill și aveau și un pasager, pe Philip A. Payne, redactor la *Daily Mirror* al lui Hearst. După doar trei ore și jumătate de la decolare au lansat un SOS imperios, fără nici o explicație. Nu au mai fost văzuți niciodată. Peste cîteva ore, doi aviatori canadieni, căpitanul Terrence Tully și locotenentul James Medcalf, au decolat din Newfoundland, cu destinația Londra, la bordul unui avion numit *Sir John Carling*. Nici de ei nu se mai știe nimic.

Capitolul 23

H.L. Mencken l-a numit „unicul rect autentic al civilizației”, dar pentru cei mai mulți oameni Hollywoodul era un loc magic. În 1927, emblematicul marcaj de pe dealul de deasupra orașului era de fapt „HOLLYWOODLAND”. Fusese instalat în 1923 pentru a face reclamă la un proiect de dezvoltare imobiliară, neavînd deci nimic de-a face cu filmele. Literele, fiecare avînd peste 12 metri înălțime, erau pe vremea aceea și iluminate electric. („LAND” a fost înlăturat în 1949.)

În 1927 Los Angelesul era orașul cu cea mai rapidă dezvoltare din America și cel mai bogat raportat la numărul de locuitori. Populația conurbației Los Angeles, incluzînd și comunitățile Beverly Hills și Santa Monica, crescuse de peste două ori într-un deceniu, ajungînd la aproape 2,5 milioane de locuitori, iar acești cetățeni norocoși erau cu 60% mai bogați decît americanul mediu din alte părți. Iar în mare măsură asta se datora celei mai celebre industrii din sudul Californiei: industria filmului.

Pînă în 1927, Hollywoodul producea cam 800 de lungmetraje pe an, 80% din producția totală la nivel mondial, plus încă vreo 20 000 de filme de scurtmetraj. Filmele constituiau a patra industrie ca mărime din America, în care lucrau mai mulți oameni decît la Ford și General Motors împreună, generînd peste 750 de milioane de dolari pentru economie – de patru ori mai mult decît cîștigau la un loc toate sporturile și spectacolele de divertisment. 20 000 de cinematografe vindeau 100 de milioane de bilete pe săptămîină. În orice zi, o șesime dintre americani mergeau la film.

Părea o nebunie că o afacere atît de amplă și de populară avea parte de greutăți, dar asta era situația. Problema era că în cinematografe filmele care rulau se schimbau atît de rapid, încît puține dintre acestea făceau cît de cît profit. Uneori programul se schimba și de trei-patru ori pe săptămîină, așa că era nevoie constant de noi producții. Studiourile produceau la repezeală și cîte patru filme noi pe săptămîină, ritm care în mod clar le afecta calitatea. Atunci cînd cineva i-a atras atenția lui Irving Thalberg, șeful de la MGM, că o scenă filmată pe plajă nu prea avea ce căuta într-un film a cărui

acțiune se desfășura la Paris, pentru că, evident, Parisul nu se află pe nici o coastă, Thalberg s-a uitat foarte uimit la interlocutorul său. „Nu putem să ne dăm peste cap pentru vreo câțiva oameni care cunosc Parisul”, a răspuns el.

Pe măsură ce publicul a început să devină mai pretentios în ceea ce privește locul vizionării filmelor – deși nu întotdeauna și filmele propriu-zise –, proprietarii cinematografelor au început să construiască săli mai spațioase și mai somptuoase, sperînd să atragă mai mulți spectatori care să plătească prețuri mai mari. Au început să apară săli mari cam din 1915 (o reamintire a faptului că, în timp ce Europa era la război, America era la film), dar epoca de aur a cinematografului au constituit-o anii '20. S-au construit cinematografe la o scară cu adevărat monumentală, cu săli în care puteau încăpea cel puțin 2 000 de spectatori, într-o atmosferă de opulență ce depășea orice mai văzuseră aceștia pînă atunci. Se spunea că oamenii mergeau la cinematografele lui Loew numai ca să se bucure de toaletele prevăzute cu toate cele necesare.

Arhitecții se inspirau fără opreliști și cu multă fantezie din orice cultură care construisese vreodată la scară monumentală – cultura persană și cea maură, Renașterea italiană, culturile barocă și mesoamericană, epoca de aur a Franței. Cultura egipteană a devenit foarte populară după ce s-a descoperit mormîntul regelui Tutankhamon în 1922. Se spunea că holul de marmură de la Tivoli, un cinematograful din Chicago, era o reproducere aproape exactă a capelei regelui de la Versailles, probabil cu excepția mirosului de pop-corn.

Problema era că doar filmele nu puteau umple atîtea locuri. Proprietarii de cinematografe trebuiau să ofere și alte atracții – spectacole muzicale, jurnale de știri, un moment comic, poate un iluzionist sau alt număr inedit, demonstrații de dans, o repriză sau două dintr-un joc popular numit Screeno. Unele dintre cinematografele mari cheltuiau pînă la 2 800 de dolari pe săptămîină numai pentru orchestre. Din ce în ce mai mult, filmul devenea o componentă minoră a pachetului de distracții oferit.

În 1927, un individ din interiorul acestei industrii pe nume Harold E. Franklin a publicat o carte cu un titlu anost, dar cu un mesaj îngrijorător. *Motion Picture Theater Management* contura cu o precizie rece economia crudă a difuzării filmelor. Închirierea unui cinematograful nou înghițea de obicei cam o treime din încasările brute, iar publicitatea încă jumătate din această sumă. Orchestrele mai tăiau 15% din încasări, iar animatorii în carne și oase încă 7%. Dacă mai puneai la socoteală și toate costurile fixe reprezentate de

salariile personalului, facturile la utilități, întreținere, impozitele pe proprietate și așa mai departe, profitul, chiar și în cazurile cele mai fericite, nu putea fi niciodată decât o foarte mică parte din totalul încasărilor.

În ciuda riscurilor – ba chiar a nebuniei – economice implicate de ideea de a construi cinematografe tot mai mari, proprietarii s-au convins cumva singuri că soluția era să continue tot așa. Numai în prima jumătate a anului 1927 s-au deschis: Teatrul Chinezesc al lui Grauman în Los Angeles, unde spectatorii puteau urmări filme din sanctuarul unei imitații de pagode budiste; Norshore la Chicago, care avea 3 600 de locuri și ale cărui interioare erau un amalgam de motive rococo ce costaseră o avere; la fel de împopoțonatul și sculptorul teatru al lui Proctor din Eighty-Sixth Street, în New York, cu 3 100 de locuri; și tatăl tuturor, imensul și strălucitorul Teatru Roxy din Fiftieth Street colț cu Seventh Avenue, tot la New York. La Roxy totul era fără egal. Avea o capacitate de 6 200 de locuri. În cabine încăpeau 300 de artiști. O orchestră cu 118 instrumentiști transforma fiecare film și într-o experiență simfonică, nu doar vizuală. Pentru interludii muzicale, era și o orgă atât de masivă, încât era nevoie de trei oameni ca să cînte la ea. 14 pianе Steinway erau pregătite în orice moment. Aerul din cinematograf era răcorit și îmborsit de niște mașinării uriașe aflate la subsol. Erau țișnitori de unde curgea apă rece ca gheața – o noutate care provoca senzație. Roxy se lăuda chiar că are propriul „spital”, unde, cum precizau cu mîndrie pliantele, „se poate face chiar și o operație majoră dacă este necesar”. Infrastructura era așa de uimitoare, încît pînă și *Scientific American* a trimis un reporter ca să scrie un articol. O caricatură din *The New Yorker* înfățișa un copil în hol întrebînd-o pe mama lui, cuprins de admirație: „Mama, aici locuiește Dumnezeu?”.

Conform estimărilor, construcția cinematografului a costat între șapte și zece milioane de dolari. Banii proveneau de la un producător de film pe nume Herbert Lubin, care a fost falimentat la propriu de acest proiect, dar numele și viziunea i se datorau lui Samuel Lionel Rothafel – căruia absolut toată lumea îi spunea „Roxy”. Rothafel a crescut în Stillwater, Minnesota, la vreo 30 de kilometri est de St. Paul; era fiu de pantofar și se îndrepta spre o carieră în baseballul profesionist cînd a ajuns pe neașteptate (în urma unei încurcături romantice) să lucreze în domeniul administrării cinematografelor. S-a remarcat prin talentul său deosebit de a salva afacerile care se confruntau cu dificultăți. Roxy este primul care a avut ideea de a combina proiecția de filme cu

spectacolele live. Cel mai remarcabil lucru la Roxy era faptul că nu îi plăceau filmele. Locuia într-un apartament pitit deasupra rotondei cinematografului, înaltă cît cinci etaje.

Deschiderea noului cinematograf Roxy a fost un eveniment așa de important, încît atît președintele Coolidge, cît și vicepreședintele Charles Dawes i-au transmis felicitări (deși Coolidge, în bine-cunoscutul lui stil ciudat, l-a lăudat pe Rothafel pentru că donase nu știu ce echipamente spitalului Walter Reed din Washington, fără să pomenească nici un cuvînt despre cinematograf).

Noul Roxy a avut încasări de 127 000 de dolari în prima săptămîină, dar după aceea nu a mai atins niciodată această cifră¹. *The New Yorker*, în rubrica „Talk of the Town” din vara anului 1927, observa că numai trei cinematografe newyorkeze – Paramount, Roxy și Capitol – asigurau 70 000 de locuri în fiecare zi.

Deși cinematografele se chinuiau să-și mențină publicul, lucrurile nu mergeau grozav nici la capitolul producție. În noiembrie syndicatele meseriașilor din acest domeniu – zugravi, tîmplari, electricieni și alții asemenea – obținuseră așa-numitul Acord de bază cu studiourile, care le oferea concesiile importante – și costisitoare. Studiourile se temeau acum să nu fie strînse cu ușa într-un mod similar și de actori și scenariști. În acest context, 36 de oameni din partea creativă a industriei s-au întîlnit la o cină la Hotelul Ambassador din Los Angeles în ianuarie 1927, unde au format un soi de club executiv pentru a promova – ba chiar mai mult, pentru a proteja – studiourile. Ca o reflecție a importanței pe care și-o dădeau, acesta a fost botezat Academia Internațională de Arte și Științe Cinematografice, promovînd filmele de la statutul de divertisment popular la un nivel mai înalt – artistic, științific și literalmente academic. În a doua săptămîină din mai, în vreme ce toată lumea își făcea griji pentru aviatorii Nungesser și Coli, care dispăruseră, academia a fost inaugurată oficial la un banchet organizat la Hotelul Biltmore din Los Angeles. (Ideea de a organiza și o ceremonie de premiere le-a venit mai tîrziu, fiind introdusă abia la dineul care aniversa doi ani de la înființarea academiei, în 1929.)

Apoi a apărut un obstacol năucitor. Pe 9 iulie, Comisia Federală pentru Comerț a cerut să se pună capăt imediat sistemului numit vînzare la pachet, prin care cinematografele li se impunea să achiziționeze toate producțiile unui studio sau cea mai mare parte a acestora, nu doar filmele cele mai dezirabile. Vînzarea la pachet susținea

Hollywoodul de mulți ani. În acest sistem, cinematografele puteau fi obligate să achiziționeze chiar și pînă la 50 de filme din gama foarte slabe spre mediocre pentru a primi și vreo două-trei mai promițătoare. Decizia Comisiei Federale pentru Comerț a generat o incertitudine generalizată, lăsînd industria filmului în poziția extrem de ciudată de a fi grav periclitată, în ciuda imensului său succes.

Era nevoie de ceva radical pentru a redresa industria filmului. La Los Angeles, un mic studio oarecum haotic numit Warner Brothers era gata să-i ofere un film inovator, cu sonor, numit *Cîntărețul de jazz*.

Este o ironie dureroasă că filmele mute au fost împinse la extincție tocmai în momentul cînd atingeau un soi de culme glorioasă a creativității și imaginației, așa încît unele dintre cele mai bune filme mute s-au numărat și printre ultimele de acest gen. Această afirmație este valabilă mai ales în ceea ce privește *Aripi*, lansat pe 12 august la Teatrul Criterion din New York și dedicat lui Charles Lindbergh.

Filmul avea la bază o povestire de John Monk Saunders, un tînăr inteligent din Minnesota care era și beneficiarul unei burse Rhodes, scriitor talentat, donjuan chipeș și bețiv, nu neapărat în această ordine. La începutul anilor '20, Saunders i-a cunoscut pe producătorul de film Jesse Lasky și pe soția acestuia, Bessie, cu care s-a și împrietenit. Saunders era un tip extraordinar de șarmant și l-a convins pe Lasky să cumpere un roman scris doar pe jumătate despre luptele aeriene din Primul Război Mondial. Entuziasmat peste măsură, Lasky i-a dat lui Saunders suma fără precedent de 39 000 de dolari pentru această idee și l-a pus să lucreze la un scenariu. Dacă Lasky ar fi știut că Saunders avea o aventură cu nevastă-sa, poate că nu ar mai fi fost chiar așa de generos.

Pentru postul de regizor, Lasky a făcut o alegere neașteptată, dar foarte inspirată. William Wellman avea 30 de ani și nu avea deloc experiență în realizarea filmelor mari – iar cu un buget de două milioane de dolari, *Aripi* era cel mai mare film din istoria societății Paramount. Într-o vreme cînd regizori de top precum Ernst Lubitsch erau plătiți cu 175 000 de dolari pe film, lui Wellman i s-a oferit un salariu de 250 de dolari pe săptămînă. Dar avea un avantaj față de toți ceilalți regizori de la Hollywood: fusese pilot de elită în Primul Război Mondial și înțelegea foarte bine frumusețea și fascinația zborului, precum și teribilul haos al luptelor aeriene. Nici un cineast nu s-a folosit vreodată mai bine de cunoștințele sale tehnice.

Wellman avea deja o viață plină. Născut într-o familie înstărită din Brookline, Massachusetts, se lăsase de școală, după care devenise jucător profesionist de hochei, voluntar în Legiunea Străină franceză și membru al celebrei escadrile Lafayette. Fusesse decorat și de Franța, și de Statele Unite pentru bravură. După război s-a împrietenit cu Douglas Fairbanks, care i-a făcut rost de o slujbă la studiourile Goldwyn, ca actor. Lui Wellman nu îi plăcea deloc să joace, așa că s-a apucat de regie. A devenit „regizor cu contract”, producând pe bandă rulantă westernuri cu buget redus și alte filme de categoria B. Mereu temperamental, era adesea concediat – o dată pentru că i-a ars o palmă unei actrițe. Era o alegere surprinzătoare pentru o producție atât de dificilă. Spre uluirea tuturor, a regizat unul dintre cele mai inteligente, mai emoționante și mai palpitante filme făcute vreodată.

Nu avea nimic simulat. Ceea ce vedea pilotul în realitate vedeau și spectatorii pe ecran. Norii sau dirijabilele care explodau și pe care le vedeau pe ferestrele avionului erau obiecte reale filmate în timp real. Wellman a montat în cockpituri camere de filmat orientate spre exterior, astfel încât spectatorii să aibă senzația că stau pe umerii piloților, și în afara cockpitului orientate spre interior, filmând prim-planuri cu reacțiile piloților. Richard Arlen și Buddy Rogers, care jucau cele două roluri principale masculine în film, au trebuit să fie și cameramani, pornind camerele cu un buton care le acționa de la distanță.

Filmul s-a turnat lângă San Antonio, Texas. A fost o producție la scară mare și foarte complexă. Pe câmpurile din Texas au fost reconstituite cu scrupulozitate bătălii întregi. Wellman a folosit un număr de 5 000 de figuranți și 60 de avioane în unele scene – o uriașă desfășurare de forțe și de logistică. Armata i-a trimis pe cei mai buni aviatori ai săi de la aerodromul Selfridge din Michigan – chiar cei cu care tocmai zburase Lindbergh la Ottawa – și au fost folosiți cascadori pentru scenele cele mai periculoase. Wellman a cerut mult de la aviatorii lui. Un pilot și-a pierdut viața, altul și-a rupt gâtul, iar mai mulți au suferit alte răni grave. Wellman a făcut chiar el unele dintre cascadoriile aeriene cele mai periculoase. Toate acestea au conferit scenelor aeriene din film un realism și un caracter imediat care pe mulți i-au lăsat la propriu cu răsuflarea tăiată. Wellman a surprins aspecte ale zborului care nu mai fuseseră niciodată înregistrate pe peliculă – umbrele avioanelor alunecând pe sol, senzația că zbori prin nori de fum, căderea impresionantă a bombelor și distrugătoarele explozii declanșate la impact.

Chiar și scenele filmate la sol au fost realizate cu o atenție și o originalitate care au singularizat filmul *Aripi*. Pentru a-l aduce pe spectator într-un club de noapte parizian, Wellman a folosit un cadru continuu în care camera, montată pe o girafă, se mișcă prin încăpere cam la înălțimea meselor, trecând rapid peste băuturi și printre petrecăreți, înainte de a ajunge la masa lui Arlen și Rogers. Chiar și astăzi este un cadru încântător, dar în 1927 era de o noutate fascinantă. „*Aripi*”, scria simplu Penelope Gilliatt în *The New Yorker* în 1971, „este cu adevărat frumos”. *Aripi* a câștigat premiul pentru cel mai bun film la prima decernare a premiilor Oscar din 1929. Wellman nici măcar nu a fost invitat la ceremonie.

În ciuda fascinantelor secvențe aeriene și a emoționantei povești despre curaj, camaraderie și pierdere, mulți s-au dus să vadă *Aripi* nu pentru senzațiile tari date de acrobațiile aeriene, ci ca să-o admire pofticioși pe actrița din rolul principal, încântătoarea Clara Bow.

Bow nu avea decât 22 de ani în 1927, dar era deja o veterană a Hollywoodului. Avusese o viață foarte grea. S-a născut într-o familie săracă din cartierul Bay Ridge din Brooklyn și a fost crescută de o mamă care era de multe ori băută și tot timpul periculos de labilă. Odată, în copilărie, când s-a trezit, Clara a dat cu ochii de mama ei, care îi ținea un cuțit la gât. (În cele din urmă doamna Bow a fost internată la un azil de nebuni.)

Bow a ajuns la Hollywood în 1923, după ce a câștigat un concurs fotografic, devenind rapid vedetă. Toți colegii o adorau. De obicei lucra câte 15 ore pe zi, iar adesea nu făcea deloc pauză între filme. Numai în 1925 a jucat în 15 filme, numărul lor ajungând la 35 între 1925 și 1929. La un moment dat lucra la trei filme deodată. Talentul său ca actriță și, fără îndoială, și ca persoană era capacitatea de a trece într-o clipită printr-o gamă foarte largă de emoții, de la inocență timidă la poftă nerușinată și apoi iar la nevinovăție. „Dansa chiar și atunci când nu i se mișcau picioarele”, spunea odată despre ea mogulul hollywoodian Adolph Zukor. „Ceva din ea se mișca încontinuu, măcar ochii ei mari și neastîmpărați. Un magnetism elementar, o vitalitate animalică o făceau atracția principală în orice grup.”

În viața personală nu a avut la fel de multe împliniri. Era uluitor de promiscuă. Potrivit lui Wellman, în timpul filmărilor la *Aripi* Bow a avut relații (nu neapărat și sexuale în toate cazurile – sau poate că da) cu Buddy Rogers, Richard Arlen, un cascador, doi piloți „și un scenarist care era în limbă după ea”. La un moment dat, în anii '20, a fost logodită

cu cinci bărbați în patru ani. În aceeași perioadă a mai avut legături și cu mulți alții. Odată, potrivit lui Roger Kahn, când a venit acasă, iubitul ei și-a dat seama că în baia ei se ascunde cineva. „Ieși imediat afară ca să-ți sparg fața, laș ticălos ce ești!”, a urlat iubitul. Ușa s-a deschis și pe ea a ieșit spăsit Jack Dempsey. Mare parte din vara anului 1927 a stat lipită ca scaiul de Gary Cooper, pe care îl cunoscuse pe platou la *Aripi*, film în care el a avut un rol secundar, de aviator fără nici o șansă de scăpare.

Bow a fost poreclită la început „Focul din Brooklyn”, apoi „Cea mai sexy actriță din epoca jazzului”, dar în 1927 a devenit și avea să rămână pentru totdeauna *The It Girl*. *It* a fost mai întâi un articol în două părți și apoi un roman scris de o englezoaică cu părul roșu pe nume Elinor Glyn care era cunoscută pentru cărțile sale cu aventuri romantice picante în care personajele principale se unduiau mult („Ea se unduia în jurul lui și peste el, răsucindu-se pe lângă el ca un șarpe”) și pentru că de ceva ani era amanta lordului Curzon, fostul vicerege al Indiei. „*It*”, explica Glyn, „este acea calitate pe care o au unele persoane, foarte puține, și care le atrage pe toate celelalte cu forța sa vitală magnetică. Cu ea îi câștigi pe toți bărbații dacă ești femeie – și le câștigi pe toate femeile dacă ești bărbat”. Rugată de un reporter să numească niște persoane cunoscute care ar fi avut acest *It*, Glyn i-a amintit pe Rudolph Valentino, John Gilbert și Rex Calul Minune. Ulterior l-a adăugat pe această listă și pe ușierul de la Hotelul Ambassador din Los Angeles.

Romanul *It* era o poveste în care cele două personaje principale – Ava și Larry, amândoi plini de *It* – se privesc unul pe altul cu „ochi arzînd” și cu „o sticlire aprigă” înainte de a se întâlni ca să „vibreze de patimă”. Cum rezuma Dorothy Parker cartea în *The New Yorker*, „*It* are aproape trei sute de pagini, în care amândoi vibrează ca niște nave cu aburi”.

Filmul a fost total diferit. Deși Glyn a fost menționată ca scenarist, povestea, așa cum a fost filmată, nu avea nici o legătură cu nimic din ce scrisese ea vreodată. Tot ce s-a păstrat din cartea lui Glyn a fost titlul. În film, Clara Bow juca rolul lui Betty Lou, o vânzătoare plină de viață și de treabă care lucrează la un magazin universal și care se hotărăște să-l curteze și să-l seducă pe chipeșul proprietar al magazinului, un anume Cyrus Waltham.

Filmul a avut un imens succes în 1927. Împreună cu *Aripi*, a impus-o pe Bow drept cea mai importantă actriță de la Hollywood. Primea 40 000 de scrisori pe săptămînă – mai mult decît toată populația unui oraș măricel. În vara anului

1927, cariera ei părea că va dura veșnic. De fapt, era aproape de sfârșit. Deși era o încântare s-o privești, accentul ei de Brooklyn era la fel de deranjant ca o tablă pe care o zgârii cu unghiile, iar în lumea filmului sonor asta nu avea să fie bine deloc.

Avînd în vedere că filmele și sunetul înregistrat existau independent încă din anii 1890, a durat surprinzător de mult pînă cînd și-a dat seama cineva cum să le combine. Problema avea două aspecte. În primul rînd, era chestiunea emisiei de sunet. Nu exista nimic care să permită redarea clară și firească a replicilor înregistrate într-o sală plină de oameni, mai ales în noile spații cavernoase din anii '20. La fel de dificilă era și problema sincronizării. Toate încercările de a inventa o mașinărie care să poată sincroniza exact vocile cu mișcarea buzelor au dat greș. După cum se vedea, era mai ușor să transporti cu avionul un om peste Atlantic decît să-i înregistrezi vocea pe peliculă.

Dacă filmul sonor a avut un părinte, acesta a fost Lee De Forest, un genial, dar imprevizibil inventator de dispozitive electrice de toate felurile. (A obținut 216 patente.) În 1907, pe cînd încerca să găsească o modalitate de a amplifica semnalele telefonice, De Forest a inventat ceva ce se numește detector termoionic cu triodă. În patent De Forest îl descria ca „un dispozitiv pentru amplificarea curenților electrici foarte slabi”; acesta avea să joace un rol central în dezvoltarea radiodifuziunii și a multor altor aplicații legate de redarea sunetului, dar adevăratele progrese aveau să le facă alții. Din păcate, De Forest era mereu distras de probleme de afaceri. Mai multe companii pe care le-a înființat au dat faliment, de două ori a fost tras pe sfoară de finanțatorii săi și era mereu prin tribunale, implicat în tot felul de procese legate de bani sau de brevete. Din aceste motive, nu și-a mai dus pînă la capăt invenția.

Între timp, alți inventatori plini de speranțe prezentau tot felul de sisteme care încercau să combine sunetele cu imaginile – cinematofon, camerafon, sincroscoop –, dar de fiecare dată singurul lucru cu adevărat original la ele era denumirea lor. Toate produceau sunete slabe sau neclare ori necesitau o sincronizare imposibil de realizat de către proiecționist. Era practic cu neputință să faci un proiector să ruleze în tandem perfect cu un sistem de sonorizare. Pentru filme se foloseau camere cu manivelă, ceea ce introducea o ușoară variabilitate a vitezei în funcție de care nu se putea regla nici un sistem de sonorizare. De asemenea, se întîmpla adesea ca proiecționiștii să repare peliculele deteriorate tăind

cîteva cadre și lipind capetele, ceea ce elimina din start orice înregistrare. Chiar și un film perfect mai sărea din cînd în cînd sau se bloca în proiector. Toate aceste lucruri erau obstacole insurmontabile în calea sincronizării.

De Forest a avut ideea de a înregistra sunetul direct pe film. Asta însemna că, indiferent ce s-ar fi întîmplat cu filmul, sunetul și imaginea aveau să fie mereu sincronizate perfect. Nereușind să găsească sponsori în America, s-a mutat la Berlin la începutul anilor '20 și acolo a dezvoltat un sistem pe care l-a numit fonofilm. De Forest a realizat primul film folosind fonofilmul în 1921 și în 1923 se întorsese în America, făcînd demonstrații publice. I-a filmat pe Calvin Coolidge ținînd un discurs, pe Eddie Cantor cîntînd, pe George Bernard Shaw perorînd și pe DeWolf Hopper recitînd „Casey la bătaie”. Oricum am lua-o, acestea au fost primele filme sonore. Calitatea sunetului nu era încă ideală și sistemul de înregistrare nu putea face față prea bine cînd erau mai multe voci și mișcări, pentru o prezentare dramatică care să aibă sens.

O invenție de care De Forest nu s-a putut folosi a fost chiar detectorul lui cu triodă, pentru că patentele aparțineau acum companiei Western Electric, o filială a corporației AT & T. Western Electric folosea trioda pentru a dezvolta niște sisteme de sonorizare prin care să se audă discursurile ținute în fața unui public numeros ori anunțurile pentru suporteri pe arenele de baseball și altele asemenea. Dar în anii '20 unui inginer de la companie de care uitaseră toți i-a venit ideea că ar putea folosi detectorul cu triodă pentru a emite sunetele și în cinematografe. Drept rezultat, în 1925 Warner Brothers a cumpărat sistemul de la Western Electric, botezîndu-l vitafon. La vremea *Cîntărețului de jazz*, fusese folosit de mai multe ori la niște spectacole de teatru. Și Roxy, în seara deschiderii, din martie 1927, a prezentat un lungmetraj realizat cu vitafonul, conținînd o serie de arii din *Carmen* interpretare de Giovanni Martinelli. „Vocea lui izbucnea din ecran sincronizîndu-se splendid cu mișcarea buzelor”, se minuna criticul Mordaunt Hall în *The New York Times*. „Răsuna în sala aceea uriașă de parcă s-ar fi aflat el însuși pe scenă.”

De fapt, în ciuda laudelor entuziaste ale lui Hall, tehnologia vitafonului era deja depășită. Sunetul redat de vitafon era înregistrat pe niște discuri, iar un motor acționa în același timp proiectorul și fonograful, ceea ce le sincroniza atît timp cît discul și filmul erau poziționate exact așa cum trebuie și porneau în același moment, ceea ce era întotdeauna ușor de spus, dar greu de făcut. Aspectul în care a excelat acest sistem a fost redarea unui sunet bogat, vibrant, cu

suficientă amplitudine ca să umple și cea mai încăpătoare sală, iar asta i se părea miraculos publicului.

Dar și sunetul vitafonului a fost curînd înlocuit de sisteme de sonorizare mai bune, toate bazate pe ideea originală a lui De Forest de a imprima sunetul direct pe peliculă. Dacă De Forest s-ar fi concentrat mai mult, ar fi fost mult mai bogat atunci cînd a murit.

Cîntărețul de jazz nu a fost în nici un caz primul film sonor. Nu a fost nici măcar primul film vorbit, dar publicul în delir nu mai ținea cont de asemenea finețuri. Pentru cei mai mulți, *Cîntărețul de jazz* avea să fie filmul care a transformat imaginile vorbitoare în realitate.

Cîntărețul de jazz a fost inițial o piesă scrisă pentru Broadway de Samson Raphaelson care avea la bază o nuvelă intitulată *The Day of Atonement*. Warner Brothers a hotărît s-o ecranizeze, realizînd prima sa producție sonoră, deoarece avea și colaborarea lui Al Jolson, pe atunci una dintre cele mai mari vedete din lumea spectacolului.

Jolson, pe numele său adevărat Asa Yoelson, era fiul unui rabin; s-a născut în Lituania, în 1885 sau 1886 (nu a fost niciodată foarte clar în această privință), și a venit în Statele Unite împreună cu familia lui cînd avea vreo 4 ani. La vîrsta de 9 ani, a fugit de acasă și a lucrat în tot felul de locuri, inclusiv la circ. În cele din urmă, autoritățile care se ocupau de minori l-au găsit lucrînd într-un bar din Baltimore și l-au dus la Școala Industrială de Băieți St. Mary – aceeași școală care avea să devină căminul lui Babe Ruth în deceniul următor. Spre deosebire de Ruth, Jolson nu a stat mult acolo.

Jolson nu era un individ simpatic. De pildă, pentru el o glumă bună era să urineze pe oameni, ceea ce poate explica într-o anumită măsură de ce a avut patru soții și nici un prieten. Dar avea o voce minunată și, fără îndoială, o puternică prezență scenică, așa că a devenit cel mai popular artist al Americii. Warner Brothers știa că a avut noroc să pună mîna pe el.

S-a scris adesea că Warner Brothers era atît de falit înainte de realizarea *Cîntărețului de jazz*, încît Al Jolson a trebuit să împrumute bani companiei ca să cumpere echipamentul de sunet, dar se pare că lucrurile nu au stat deloc așa. Warner Brothers era un studio mic, dar sărac nu era. De fapt, în 1927 îl avea pe cel mai mare star de la Hollywood după Clara Bow, cîinele-actor Rin Tin Tin. Acest ciobănesc german foarte iubit a jucat în nenumărate producții de succes – patru numai în 1927 – și în cadrul unui sondaj a fost votat drept cel mai popular actor din America. În

biografia câinelui scrisă de Susan Orlean, aceasta afirmă că Rin Tin Tin ar fi primit și cele mai multe voturi pentru un Oscar la categoria cel mai bun actor, dar noua academie se răzgîndise apoi, dîndu-și seama ce ar spune asta despre talentele vedetelor sale umane, așa că a hotărît să-i acorde premiul unui om, și anume Emil Jannings.

Marea ironie este că, după cîte se pare, Rin Tin Tin nu a fost un cîine, ci mai mulți. În 1965, Jack Warner i-a mărturisit unui reporter că studioul său, temîndu-se să nu-l piardă pe adevăratul Rin Tin Tin, crescuse 18 sosii cu care îl înlocuia adesea la filmări. Mulți dintre cei care au lucrat cu el mai spuneau că Rin Tin Tin cel original era cel mai nesuferit animal pe care l-au văzut vreodată. Oricum, indiferent dacă Rin Tin Tin a fost un singur cîine sau mai mulți, Warner Brothers s-a îmbogățit din franciză.

Totuși, *Cîntărețul de jazz* a fost un risc imens. Realizarea lui a costat 500 000 de dolari și, atunci cînd s-a turnat, nu putea rula decît în două cinematografe din lume. Jolson, oricît ar fi fost de celebru, reprezenta și el un pariu riscant. Nu mai jucase niciodată în fața camerei. Nici nu avea rost. Nu avea nici un talent care să se potrivească cu filmele mute. Dar acum a strălucit.

Filmările la *Cîntărețul de jazz* au durat patru luni. Partea cu sunetul a fost gata în doar două săptămîni, între 17 și 30 august. A durat atît de puțin pentru că nu era de înregistrat foarte mult sunet. În tot filmul se rosteau doar 354 de cuvinte, aproape toate fiind replicile lui Jolson. Dialogurile nu erau extraordinar de rafinate, ca să nu zic mai mult. Iată o mostră: „Dragă mamă, dacă o să am succes în spectacolul ăsta, o să ne mutăm de aici. O, da, o să ne mutăm în Bronx. Acolo-i multă iarbă verde și sînt mulți oameni pe care îi cunoști. Acolo-s soții Ginsberg, Guttenberg și Goldberg. Oho, o grămadă de Bergi, eu nu-i știu pe toți”. (Unii zic că Jolson a improvizat, alții că așa era scenariul.)

În vreme ce Jolson filma secvențele cu replici în Los Angeles, la 650 de kilometri spre nord, în Sacramento, Buster Keaton filma poate cea mai memorabilă scenă din filmul mut – cu siguranță una dintre cele mai desăvîrșite scene comice, ca să nu spun și cea mai periculoasă. Era scena din *Steamboat Bill Jr.* în care fațada unei case cade peste Keaton, dar el scapă teafăr pentru că se află exact în locul în care s-a nimerit să fie o fereastră deschisă. Pentru ca scena să fie cît mai palpitantă – și chiar așa este –, fereastra era doar cu cîte cinci centimetri mai lată de o parte și de alta a lui Keaton. Dacă peretele s-ar fi deplasat sau dacă punctul de impact ar fi fost calculat chiar și cu o eroare foarte mică,

Buster Keaton și-ar fi pierdut viața. Poate că nimic nu spune mai multe despre filmele mute și cei care jucau în ele decât faptul că actorii își riscau adesea viața numai ca să iasă o glumă bună. Așa ceva nu se întâmpla în filmele sonore.

Steamboat Bill Jr. a fost unul dintre cele mai bune filme ale lui Keaton, dar nu a avut deloc succes la public. Când a fost lansat, lumea nu prea se mai uita la filme mute. La vremea când a filmat *Steamboat Bill Jr.*, Keaton câștiga binișor peste 200 000 de dolari pe an. În 1934, avea să fie falit.

Filmele sonore au fost salvarea Hollywoodului, dar această salvare a costat foarte scump: stres pentru vedete și producători, costul noilor echipamente pentru studiouri și cinematografe, mii de muzicanți care și-au pierdut locul de muncă pentru că nu mai era nevoie de acompaniamentul lor. La început teama cea mai mare a industriei era că filmele sonore se vor dovedi a fi un capriciu trecător – posibilitate care dădea fiori, avînd în vedere investițiile uriașe necesare pentru a produce și a comercializa astfel de filme. Orice cinematograf din țară care voia să prezinte filme sonore trebuia să investească între 10 000 și 25 000 de dolari în echipamente. Pentru studiouri, un platou de filmare complet echipat costa cel puțin jumătate de milion de dolari – asta presupunînd că studioul putea să achiziționeze aparatura de înregistrare de care avea nevoie, fiindcă cererea a depășit rapid oferta. Un producător disperat, nereușind să facă rost de suficiente echipamente de sonorizare, s-a gândit să-și turneze filmul cum făcea de obicei, în California, dar cu sunetul înregistrat, prin telefon, cu ajutorul unor echipamente din New Jersey. Din fericire, a izbutit să găsească niște echipamente de sunet, nemaifiind astfel nevoit să descopere, cum s-ar fi întâmplat cu siguranță, că prin această strategie de înregistrare la distanță nu ar fi reușit niciodată să obțină un rezultat decent.

Odată echipate, studiourile descopereau adesea că trebuie să-și găsească alte sedii, mai liniștite, și să schimbe condițiile de muncă astfel încît să nu mai fie zgomot. „Atunci când trebuie filmată o scenă, tîmplarii trebuie să se oprească din ciocănit, iar vopsitorii de pe platou să nu mai cînte în timp ce lucrează”, explica serios un observator. Camioanele de livrare nu aveau voie să claxoneze ori să-și tureze motoarele. Era interzis să se trîntească ușile. Chiar și cel mai camuflat strănut putea distruge o scenă. La început, multe filme erau turnate în toiul nopții pentru a minimaliza complicațiile reprezentate de zgomotul de fundal.

O altă lovitură grea a fost pierderea unor piețe străine. Peste o treime din veniturile Hollywoodului veneau din străinătate. Pentru ca un film mut să fie vândut în alte țări, nu trebuia decât să adauge inserturile scrise între diferite secvențe, dar, pînă la inventarea dublajului și a subtitrării, filmele sonore nu puteau rula decât în locuri unde oamenii știau limba în care era vorbit filmul. O soluție era realizarea mai multor versiuni ale filmului, folosind un singur platou de filmare, dar pînă la zece echipe de actori care vorbeau diferite limbi, turnînd variantele una după alta.

Toate aceste probleme au fost, desigur, depășite, iar filmele sonore s-au bucurat curînd de un succes care întrecea chiar și cele mai optimiste așteptări. Pînă în 1930, practic fiecare cinematograful din America avea sonorizare. Numărul spectatorilor a crescut de la 60 de milioane în 1927 la 110 milioane în 1930. Activele studioului Warner Brothers au crescut de la 16 milioane de dolari la 200 de milioane. Numărul cinematografelor pe care le deținea sau le controla a crescut de la unu la șapte sute.

La început, filmele sonore erau adesea numite „vorbite”, deși uneori li se spunea „filme cu dialog”. O vreme, nu a fost prea clar ce anume înseamnă filme sonore. Pînă la urmă s-a ajuns la un consens. Un film care oferea muzică înregistrată, dar fără replici se numea „cu sunet”. Dacă mai avea și niște efecte de sunet, era numit „cu sunet și efecte”. Dacă avea și cîteva replici înregistrate, se numea „film sonor”. Dacă era un film propriu-zis, cu tot felul de sunete și cu replici, însemna că este un „film complet sonor”. Primul film cu adevărat complet sonor a fost *The Lights of New York* din 1928, dar calitatea sunetului era atît de proastă, încît avea și subtitrare.

În vara anului 1927 *Variety* observa că vreo patru sute de străini lucrau ca actori sau pe alte posturi creative la Hollywood și că mai mult de jumătate dintre rolurile principale erau jucate de artiști de origine străină. Pola Negri, Vilma Bánky, Lya De Putti, Emil Jannings, Joseph Schildkraut, Conrad Veidt și mulți alții din Germania sau Europa Centrală au fost mari staruri, dar numai atît timp cît publicul nu le-a putut auzi accentul. Și Universal, și Paramount erau dominate de vedete și regizori germani. Se spunea, mai în glumă, mai în serios, că la Universal limba oficială este germana.

Cîțiva actori europeni – Peter Lorre, Marlene Dietrich, Greta Garbo – s-au adaptat sau chiar le-a mers excelent în noile filme cu sonor, dar majoritatea actorilor cu accent străin s-au trezit că nu îi mai angajează nimeni. Jannings,

câștigătorul primului premiu Oscar pentru interpretare, s-a întors în Europa și și-a petrecut anii de război făcând filme de propagandă pentru naziști. În culise, europenilor încă le mergea foarte bine, dar acum filmele care se vedeau pe marele ecran erau exclusiv un produs american.

Deși semnificația acestui lucru nu prea a fost băgată în seamă în America, la nivel global efectul a fost profund. Cinefilii din toată lumea s-au trezit brusc expuși, adesea pentru prima dată, la vocile unor americani, la vocabularul american, la cadența, pronunția și topica americane. Conchistadori spanioli, curteni din epoca elisabetană, personaje din Biblie – toți vorbeau acum cu vocile unor americani, și nu doar uneori, ci film după film după film. Efectul psihologic al acestui lucru a fost uriaș, mai ales asupra tinerilor. Odată cu vorbirea americanilor veneau și ideile americanilor, atitudinile americanilor, simțul umorului și sensibilitățile americanilor. În mod pașnic, accidental și aproape pe neobservate, America tocmai cucerise lumea.

1. Un lucru relativ ignorat era că Roxy a fost vândut aproape imediat Casei de Filme Fox pentru uluitoarea sumă de 15 milioane de dolari. Achiziția aceasta a contribuit semnificativ la falimentul companiei Fox în deceniul următor.

Capitolul 24

Robert G. Elliott nu era criminal din fire, dar, fără îndoială, spre marea lui surprindere, s-a dovedit a fi destul de priceput la omorât oameni. Dichisit, cu părul alb, cu pipă și cu un aer gînditor și înțelept, în alte circumstanțe ar fi putut fi profesor universitar. Cu siguranță era suficient de inteligent pentru asta. Însă în 1926, la vîrsta de 53 de ani, a devenit cel mai de seamă călău al Americii.

Elliott a crescut într-o familie prosperă, la o fermă mare din nordul statului New York. A studiat matematica și fizica la Școala Normală din Brockport (acum State University of New York at Brockport), dar pasiunea lui era electricitatea, așa că în tinerețe s-a hotărît să se facă electrotehnist. Asta se întîmpla la sfîrșitul secolului al XIX-lea, cînd rețelele electrice erau o tehnologie nouă și incitantă. Elliott se ocupa cu instalarea centralelor electrice municipale pe tot teritoriul statului New York și în Noua Anglie, cînd a fost deviat spre provocatoarea activitate de electrocutare a criminalilor. Și asta era ceva nou, dar nu mergea chiar ca pe roate.

Electrocutarea părea, la prima vedere, o modalitate rapidă și umană de ucidere a oamenilor, dar în practică s-a dovedit că nu este nici ingenioasă, nici simplă. Dacă voltajul era prea scăzut sau nu era aplicat suficient de mult timp, victima era adesea buimăcită, dar nu omorîtă – o biată creatură care abia mai respira. Dacă se administra un șoc mai puternic, rezultatele tindeau să devină atît de spectaculoase, încît îți întorceau stomacul pe dos. Uneori vasele de sînge plesneau și, într-o clipită, victimei îi exploda un ochi. Cel puțin o dată s-a întîmplat ca subiectul să fie prăjit încetișor, de viu. Mirosul de carne arsă era „insuportabil”, își amintea unul dintre cei prezenți. A devenit limpede că electrocutarea era o știință care necesita o gestionare atentă și profesionistă ca să fie aplicată eficient și cît de cît uman. Aici a intrat în scenă Robert Elliott.

Chemat în calitate de consultant pentru o execuție din statul New York, după ce citise despre rateurile și suferințele provocate pînă atunci, Elliott și-a dat seama că secretul unei execuții reușite era să reglezi administrarea curentului electric în mod continuu și judicios pe tot parcursul procesului, așa cum controlează un anestezist fluxul de gaz

administrat unui pacient pe masa de operație, astfel încât subiectul mai întâi să-și piardă cunoștința și apoi și viața, într-o manieră progresivă și mult mai neagresivă.

A efectuat primele două execuții în ianuarie 1926 și s-a dovedit a fi atât de priceput la asta, încât curînd îl contractau toate statele din est. Elliott nu găsea vreo satisfacție în uciderea unor oameni – ba chiar dimpotrivă –, dar avea capacitatea, mai mult sau mai puțin unică, de a-i trimite pe lumea cealaltă cu blîndețe. În 1927, executa cam trei oameni pe lună și era plătit cu 150 de dolari de căciulă, fiind – din toate punctele de vedere, deși nu și cu numele – călăul oficial în statul New York și în Noua Anglie.

Pentru că nu avea echipament de specialitate, Elliott a fost nevoit să și-l construiască. Fiecărei victime i se puneă pe cap o tichie confecționată dintr-o cască de fotbal din piele, pe care o cumpăra de la magazinul de articole sportive din orașul lui. Este macabră, dar veridică imaginea lui Sacco și Vanzetti întîmpinîndu-și moartea costumați în stilul fotbalistului Red Grange.

Cu tot tam-tamul și lamentațiile sincere ale protestatarilor și editorialiștilor care deplîngeau procesul neechitabil și soarta nedreaptă ale lui Sacco și Vanzetti, se pare că majoritatea americanilor considerau că aceștia erau probabil vinovați, iar ceilalți nu prea le păsa. Potrivit scriitorului Francis Russell, în 1926 cei mai mulți nu știau dacă Sacco și Vanzetti mai trăiesc sau nu. Jurnalistul Heywood Broun era sigur că omul de rînd „nu dă doi bani pe povestea asta”. Era disperat că pînă și ziarul lui, *The World*, a publicat mai multe materiale despre cazul Snyder-Gray decît despre Sacco și Vanzetti. Nici măcar susținătorii lor nu erau mereu teribil de empatici. Katherine Anne Porter a fost șocată cînd, spunîndu-i comunistei Rosa Baron că speră să fie grațiați, Baron s-a răstit: „Grațiați – pentru ce? Vii nu valorează pentru noi nici cît o ceapă degerată”.

Cumva surprinzător, Sacco și Vanzetti nu erau cei mai celebri deținuți din închisoarea Charlestown în vara anului 1927. Onoarea îi revenea altui imigrant, care nu prea mai era acum subiect de știri, dar al cărui nume, în mod ironic, a rămas mai viu decît cele ale lui Sacco și Vanzetti în deceniile următoare. Acesta era Charles Ponzi, care cu opt ani înainte captase atenția întregii lumi născocind schema ce îi poartă numele, menită să-i ajute pe oameni să cîștige o mulțime de bani foarte rapid.

Ponzi era spilcuit și mărunțel – avea cam 1,50 metri înălțime. Originar din Parma, a venit în Statele Unite în 1903,

la vîrsta de 21 de ani, și a avut tot felul de slujbe, de la piccolo la funcționar și angrosist, vînzînd legume. Dar în 1919, pe cînd locuia la Boston, a născocit o schemă – în sine perfect legală – menită să-i aducă profit din speculații cu cupoane poștale de răspuns internațional. Aceste cupoane au fost inventate ca modalitate de a ajuta persoane sau firme să trimită ori să primească scrisori sau colete din străinătate. Sistemul era menit să faciliteze schimburile la scară mică dintre țări. Ponzi și-a dat seama că poate să cumpere cupoane din Europa cu monede europene depreciate, apoi să le folosească în America, obținînd în schimbul lor verzișori americani, cărora le mergea foarte bine. Pentru fiecare dolar investit, putea primi înapoi 3,50 dolari.

Promițîndu-le investitorilor că le va oferi un profit de 50% în numai 90 de zile, Ponzi și-a lansat schema în toamna anului 1919, iar pînă în primăvara următoare – exact cînd Parmenter și Berardelli erau împușcați în Braintree, iar Sacco și Vanzetti erau arestați în Brockton – Ponzi era asaltat de clienți doritori. Mii de oameni se adunau în fiecare zi în fața sediului său din cartierul North End din Boston, încercînd să-și lase banii în grija lui. Adesea erau economiile lor de-o viață. Ponzi încasa atît de mulți bani, încît efectiv nu mai apuca să-i depună la bancă. Îi înghesuia în cutii de pantofi și prin sertarele birourilor. În aprilie a încasat 120 000 de dolari, în mai 440 000, în iunie 2,5 milioane, în iulie peste șase milioane, majoritatea în bancnote mici.

Problema cu sistemul lui Ponzi era că, luate separat, cupoanele valorau foarte puțin – de obicei cinci cenți –, așa că ar fi trebuit să schimbe cantități uriașe de cupoane ca să obțină un profit rezonabil. Așa că Ponzi nici măcar nu a încercat să facă asta. Era mult mai simplu să-i plătească pe primii investitori din sumele depuse de cei mai recentți investitori. Atît timp cît banii au continuat să intre, schema a funcționat ca unsă, dar nu trebuie să fii un mare geniu financiar ca să te prinzi că aranjamentul nu putea rezista la nesfîrșit. Din păcate, Ponzi chiar a crezut că se poate. Și-a deschis filiale pretutindeni în Noua Anglie ca să încaseze și mai mulți bani și s-a lansat într-un ambițios program de extindere și diversificare. Atunci cînd s-a prăbușit tot eșafodajul, era în negocieri pentru achiziționarea unei companii de transport maritim, a unei bănci și a unui lanț de cinematografe, crezînd cu naivitate că este un adevărat titan al afacerilor, de categoria unui John D. Rockefeller. Trebuie remarcat că, personal, Ponzi nu a cîștigat mare lucru din mișmașurile lui iscusite. Și-a cumpărat o casă frumoasă și o mașină nouă din banii investitorilor, dar în rest cea mai mare

cheltuială pe care și-a permis-o a fost să doneze 100 000 de dolari unui orfelinat.

Planurile mărețe ale lui Ponzi au început să se destrame când un ziarist a întrebat la poștă cum se descurcă cu atâtea cupoane de răspuns internațional. S-a dovedit că Ponzi nu încasase decât niște cupoane în valoare de 30 de dolari. Restul erau bani luați de la unii investitori și dați altora. În total, se estimează că Ponzi a intrat în gaură cu vreo zece milioane de dolari, ceea ce înseamnă în banii de astăzi mai mult de 100 de milioane de dolari. Aproximativ 40 000 de oameni își investiseră banii în afacerea lui.

În total, schema lui Ponzi nu a durat decât opt luni. Ponzi a fost pus sub acuzare, condamnat și trimis într-o închisoare federală pentru trei ani și jumătate. Atunci când a fost eliberat, statul Massachusetts i-a adus alte acuzații, dar Ponzi, ieșit pe cauțiune, s-a ascuns în Florida. Statul Florida era în toiul celebrului boom al pieței imobiliare, iar Ponzi, care nu își băgase mințile în cap, a fost la un pas să lanseze o escrocherie imobiliară. Oferea terenuri reale, dar „uita” să le precizeze investitorilor că acestea se aflau pe fundul mării. În vara anului 1927, a ajuns iar la închisoarea din Charlestown, urmînd să fie deportat.

Dacă celor mai mulți americani nu le păsa ce soartă vor avea Sacco și Vanzetti, cîțiva mai obscuri au arătat că lor le pasă. În seara de 5 august, două stații de metrou din New York, o biserică din Philadelphia și casa primarului din Baltimore au fost zguduite de explozia unor bombe. O persoană și-a pierdut viața și mai multe au fost rănite în exploziile de la metrou. Atacul cu bombă din Baltimore i-a nedumerit pe mulți pentru că Sacco și Vanzetti nu aveau nici o legătură cu orașul acela, iar primarul, William F. Broening, nu își exprimase nici o părere despre acest caz, nici pozitivă, nici negativă.

Ca întotdeauna, poliția habar nu avea cine ar putea fi făptașii. O vreme, la New York principalul suspect a fost un om despre care se știa doar că este asistent stomatologic și care fusese surprins uitîndu-se în catedrala St. Paul din New York într-un fel pe care polițiștii l-au considerat dubios. Când a fost percheziționat, s-a descoperit că avea asupra lui un manifest anarhist. A fost arestat și reținut fără cauțiune. Mai mult nu se știe despre soarta lui, dar nu a fost acuzat de nici unul dintre atacurile cu bombă. Nici el și nici altcineva.

Execuția lui Sacco și Vanzetti era programată pentru 10 august, ziua în care președintele Coolidge a inaugurat lucrările de la Muntele Rushmore. Afară, o mulțime furioasă

inunda străzile și polițiști călare se chinuiau să mențină ordinea. „Atmosfera părea încărcată cu electricitate”, a remarcat Robert G. Elliott când a ajuns, după ce se înserase. De-a lungul zidurilor închisorii fuseseră instalate mitraliere și, se pare, gardienii aveau permisiunea să tragă în mulțime dacă lucrurile luau o întorsătură urâtă. Înăuntru, lui Sacco, Vanzetti și unui al treilea deținut condamnat, Celestino Madeiros – tânărul care mărturisise că el comisese jaful din Braintree, mărturie respinsă de judecătorul Thayer în 1925 –, li s-a adus ultima masă și li s-a oferit ultima împărtășanie. Madeiros nu avea nici o legătură cu cazul lui Sacco și Vanzetti. Pur și simplu era și el la pachet, fiind executat pentru uciderea unui funcționar bancar în timpul altui jaf.

Pe la 11 noaptea, s-au adunat și martorii, iar Elliott și-a pregătit echipamentul, însă, cu doar 36 de minute înainte de ora la care era programată execuția, a sosit un ordin de amânare din partea guvernatorului statului Massachusetts, Alvan Fuller, prin care avocaților ce îi reprezentau pe condamnați – mai exact, singurului avocat, Fred Moore, hărțuit de toată lumea – li se acorda o amânare de 12 zile în care să găsească un tribunal dispus să aprobe rejudecarea cazului ori să ia în considerare noi probe. Madeiros, deși nu avea nici o legătură, a primit și el o amânare, din considerente practice.

Iar au fost detonate bombe. Casa unuia dintre jurați, din East Milton, Massachusetts, a fost aruncată în aer în toiul nopții, pe 16 august. Din fericire, nu a murit nimeni. La celălalt capăt al țării, în Sacramento, California, o bombă a spulberat acoperișul unui cinematograf. De ce Sacramento și de ce un cinematograf erau întrebări la care autoritățile nu puteau răspunde.

Fred Moore nu a reușit să găsească pe nimeni care să vină în ajutorul lui Sacco și Vanzetti. Judecătorul Louis D. Brandeis de la Curtea Supremă, cu care ar fi avut cele mai mari șanse să-i salveze pe cei doi, era acum nevoit să se salveze pe sine din cauza unor „relații personale cu unii dintre cei interesați”. Soția lui legase o prietenie bazată pe empatie cu soția lui Sacco, Rose. Președintele Curții Supreme de Justiție, William Howard Taft, a refuzat să se întoarcă de la casa lui de vacanță din Canada ca să pronunțe o hotărâre. Și judecătorul Harlan Fiske Stone a refuzat să se întoarcă de la casa lui de vacanță de pe coasta statului Maine.

În seara de 22 august, soția lui Sacco și sora lui Vanzetti s-au dus la sediul guvernului statului Massachusetts ca să-l implore pe guvernatorul Fuller. Acesta a discutat o oră și jumătate cu femeile, dar a rămas neînduplecat. „Eu am o

datorie impusă prin lege”, a spus el cu tristețe. „Îmi pare rău.” Execuțiile aveau să se desfășoare așa cum era stabilit, conform legislației în vigoare, începând de la miezul nopții.

Din nou s-au strâns oameni puzderie – deși de data asta erau în număr vizibil mai mic și mai puțin vocali. S-au reluat etapele deja cunoscute. S-au strâns din nou martorii. Elliott și-a pregătit echipamentul. Toți se uitau la ceas în timp ce minutele se scurgeau încet. În cele din urmă, a sosit și ora programată. Madeiros a fost ales să fie primul și a intrat în camera de execuție oarecum apatic – în mod ciudat, din cauză că mîncase prea mult. Închisoarea Charlestown respecta cu sfințenie tradiția de a le oferi la ultima masă condamnaților orice doreau aceștia, iar Madeiros, evident, își făcuse de cap. Elliott a lucrat cu maximă eficiență. Madeiros a fost legat de scaunul electric la 12:02 și declarat decedat la șapte minute după aceea.

A urmat Sacco. El a refuzat ultima împărtășanie și a făcut cei 17 pași de la celula lui pînă la camera de execuție fără să fie ajutat, dar avea o paloare vizibilă. În timp ce era legat de scaun, a strigat în italiană: „Trăiască anarhia!”, apoi a adăugat în engleză: „Adio, soția mea, adio, copilul meu, adio, prieteni!”. (De fapt, Sacco avea doi copii; eroarea a fost pusă pe seama stresului extrem.) În acest moment, din nefericire, lucrurile au trenat întrucît casca nu era de găsit. În vreme ce Elliott și alți funcționari o căutau, Sacco continua să-și ia adio, tensionat, de la prieteni și rude. Casca a fost găsită în cele din urmă sub leșul lui Madeiros, întins pe o targă de pe coridor, și a fost adusă de urgență și pusă pe capul lui Sacco.

„Bună seara, domnilor!”, a strigat Sacco puțin speriat în momentul acela. La final, cu voce șoptită, a rostit „Adio, mamă”, după care s-a acționat maneta. A fost declarat decedat la 12:19:02.

Vanzetti, ultima victimă, a refuzat la rîndul lui ultima împărtășanie. Mai avea patru pași, pe care i-a făcut calm și demn. Le-a strîns mîna gardienilor, apoi s-a întors spre William Hendry, directorul închisorii, și a dat mîna și cu el. „Vreau să vă mulțumesc pentru tot ce ați făcut pentru mine, domnule director”, a spus Vanzetti. Hendry a fost prea tulburat ca să-i răspundă. După aceea Vanzetti s-a întors către martori și, cu glas limpede și într-o engleză fără cusur, a zis: „Aș vrea să vă spun că sînt nevinovat și că nu am comis niciodată vreo crimă, poate niște păcate uneori. Vă mulțumesc pentru tot ce ați făcut pentru mine. Nu sînt vinovat de nici o crimă, nu doar de aceasta. Sînt un om nevinovat”. Și a adăugat: „Aș vrea să-i iert pe anumiți

oameni pentru ceea ce îmi fac acum”. S-a așezat pe scaun și a stat calm și tăcut în timp ce era legat și i se puneau casca pe cap. O clipă mai târziu s-a acționat maneta. „S-a lăsat o tăcere mormântală; nu se mai auzea decât pîrîitul curentului electric”, scria Elliott în memoriile sale publicate în 1940, *Agent of Death*. Vanzetti a fost declarat decedat la 12:26:55, la mai puțin de opt minute după Sacco.

În America, reacția la aceste execuții a fost surprinzător de slabă. La New York, mulțimile au întâmpinat vestea într-o „tăcere sumbră”, potrivit revistei *Times*. La Boston, reacția a fost ciudat de molcomă. Oamenii au așteptat confirmarea oficială, apoi s-au împrăștiat tăcuți în noapte. Celor mai mulți li se părea că nu are nici un rost să mai continue protestele. Militarii și polițiștii au fost retrași de pe străzi. A doua zi, viața orașului își reluase cursul normal.

În alte locuri lucrurile au stat cu totul altfel. În toată lumea au izbucnit proteste – la Buenos Aires, Ciudad de México, Sydney, Berlin, Hamburg, Geneva, Leipzig și Copenhaga. Multe demonstrații au degenerat în violențe. În Germania nouă persoane și-au pierdut viața. La Londra au avut loc ciocniri între protestatari și poliție în Hyde Park. 40 de oameni au fost răniți, unii avînd nevoie de spitalizare. La Havana, Ambasada Statelor Unite a fost ținta unui atac cu bombă. La Geneva, niște manifestanți violenți au atacat sediul Ligii Națiunilor, chiar dacă Statele Unite nu făceau parte din ea, și au spart vitrinele unor magazine și ferestrele unor hoteluri. În tot acest haos, s-au tras focuri de armă și o persoană a fost ucisă. La Berlin, primarul New Yorkului, Jimmy Walker, care se afla într-un turneu prin Europa, a fost amenințat de comuniștii din oraș că îi vor rupe picioarele. În acele zile nu erai nicăieri în siguranță dacă erai american.

Mai ales francezii s-au inflammat. Parizienii, care pînă nu demult veneau puhoi să-i întâmpine pe Lindbergh, Byrd, Chamberlin și Levine, au năvălit acum pe străzile orașului, căutînd americani pe care să-i ia la bătaie. Cînd nu găseau americani, gloatele se luau de localnicii care păreau mai avuți. Clienții de pe terasele multor cafenele au fost ultragiați și în unele cazuri bătuți cu sălbăticie numai pentru că arătau insuportabil de burghezi. Mai multe cafenele au fost devastate în timpul unor încăierări între clienți și manifestanți violenți. În alte locuri din oraș, mulțimile dezlănțuite au atacat tot ce avea legătură cu America: cinematografele unde rulau filme americane, hotelurile americane, magazinele care vindeau produse americane. Potrivit corespondentului cotidianului londonez *The Times*,

violentele manifestanților au avut ca țintă principală, nu se știe de ce, niște magazine de încălțăminte care vindeau pantofi americani. Spre dezgustul multora, gloatele au profanat și Mormântul Soldatului Necunoscut. Încercînd să restabilească ordinea, vreo două sute de polițiști au fost răniți. Unii au fost înjunghiați.

Revista *Time* a profitat de ocazie ca să-și permită puțin bigotism antropologic. „În America de Sud”, observa aceasta, „volatili – și indolenții – locuitori ai Paraguayului și Argentinei au fost foarte ușor convinși să înceteze orice muncă... Radicalii elvețieni au fost violenți într-un mod amuzant; britanicii într-un mod vag; germanii în mod stupid; francezii au fost isterici de violenți”.

În ziua execuției, soții Coolidge au plecat cu trenul în vest, către Wyoming și Parcul Național Yellowstone, unde și-au petrecut mai multe zile bucurîndu-se de priveliște, uitîndu-se la gheizere și rîzînd de urși, care pe vremea aceea erau încurajați să cerșească mîncare la marginea drumului. Președintele a reușit să-și facă și puțin timp ca să pescuiască. Nu și-a exprimat nici un fel de părere despre execuțiile lui Sacco și Vanzetti sau despre orice altceva.

Erau Sacco și Vanzetti nevinovați? După atîta timp, este imposibil de spus cu siguranță, dar avem motive să bănuim că poate nu au fost chiar așa de inocenți cum au vrut să pară. În primul rînd, erau prieteni apropiați ai lui Carlo Valdinoci, cel mai notoriu dintre autorii atacurilor cu bombă. De asemenea, se declaraseră a fi adepții lui Luigi Galleani, cel mai militant și mai implacabil dintre radicalii antiamericani. Galleani era un personaj foarte aventuros. Fusesse trimis la închisoare în Italia pentru activități radicale, dar scăpase – din cîte se spune, după ce ar fi sedus-o pe nevasta directorului închisorii – și se stabilise în America, unde a început imediat să instige la răsturnarea prin violență a guvernului. Galleani publica o foaie radicală intitulată *Cronaca Sovversiva* (*Cronica subversivă*), care avea un public mic, dar devotat, de vreo patru-cinci mii de cititori. Bart Vanzetti colabora și el în mod regulat cu texte la această publicație. Se crede că galleaniștii s-au aflat în spatele celor mai multe atacuri cu bombă din această perioadă – sau a tuturor. Umbla zvonul că Vanzetti se pricepea să facă bombe, chiar dacă nu le plasa neapărat tot el. Istoricul Paul Avrich afirmă că Vanzetti a fost „probabil implicat” în atacul cu bombă din Youngstown, Ohio, care a ucis zece polițiști, și că făcea cu siguranță parte din mica celulă responsabilă pentru acest atac.

Mulți oameni implicați activ în acest caz, și atunci, și mai târziu, au conchis că Sacco și Vanzetti sigur erau vinovați de *ceva*. Și romancierul Upton Sinclair, care era total de partea celor doi, a ajuns să creadă fuseseră implicați măcar în fabricarea bombelor. Katherine Anne Porter a trebuit să ajungă la o concluzie similară după lungi discuții cu unele persoane din interiorul mișcării anarhiste. Potrivit mai multor relatări, pînă și avocatul lui Sacco și Vanzetti, Fred Moore, credea că Sacco era vinovat de crimele din Braintree și probabil și Vanzetti. De aceeași părere era și Carlo Tresca, alt anarhist, care îi cunoștea bine pe amîndoi. Francis Russell, care a scris două cărți despre acest caz, a crezut mult timp în nevinovăția lor („oamenii ăștia nu aveau stofă de criminali, nici prin caracter, nici prin obiceiuri”), dar pînă la urmă a ajuns la concluzia că erau vinovați. Documentele personale ale președintelui Harvardului, care a fost și șeful comisiei de control, A. Lawrence Lowell, desecretizate în 1977, arătau că și el sperase să descopere că cei doi sînt nevinovați, dar că dovezile îl convinseseră de vinovăția lor. O examinare la rece a stenogramelor arată clar că în ambele procese nu erau bigoți și că judecătorul Thayer, indiferent ce convingeri ar fi avut în afara sălii de judecată, a prezidat un proces echitabil.

Nimeni nu a cercetat mai mult cazul lui Sacco și Vanzetti și lumea sinistră în care se învîrteau aceștia decît regretatul Paul Avrich, profesor la City University of New York. În cartea sa din 1991 *Sacco and Vanzetti: The Anarchist Background*, Avrich întreba retoric dacă era posibil ca Vanzetti să fie implicat în jaful din Braintree și răspundea: „Deși dovezile sînt departe de a fi satisfăcătoare, răspunsul este aproape sigur afirmativ. La fel și în cazul lui Sacco”. Chiar dacă nu erau vinovați de crima respectivă, credea Avrich, erau aproape cu siguranță vinovați de alte acte criminale, inclusiv de atacurile cu bombă care au determinat raziile lui Palmer din 1919. Asta, spunea el, era „practic o certitudine”.

În anii '20 testele balistice erau rudimentare și nu prea inspirau încredere, însă alte teste mai scrupuloase din epoca modernă au arătat că glonțul care l-a ucis pe Berardelli a fost într-adevăr tras cu pistolul lui Sacco – dacă nu cumva probele au fost măsluite într-un fel care ar presupune o uriașă teorie a conspirației.

Poate că ar trebui să-l lăsăm pe Avrich să aibă ultimul cuvînt în această chestiune. „Este frustrant să te gîndești”, scria el în 1991, „că încă sînt în viață unii oameni – printre care și văduva lui Sacco – care ar putea, dacă ar vrea, să

dezvăluie măcar o parte din adevăr”. Nu a făcut nimeni asta.
Iar între timp au murit toți.

Capitolul 25

Cînd a devenit faimos, Babe Ruth a descoperit că celebritatea are și o parte proastă, pentru că nu putea intra în prea multe locuri publice fără să fie deranjat, uneori asta implicînd chiar o anumită doză de pericol. În 1921 bea ceva într-o bodegă ilegală din New Jersey cînd un mușteriu cam afumat a început să se lege de el. După un schimb de replici, au ieșit din local. Cînd Harry Hooper, alt jucător de baseball, care venise cu Ruth în seara aceea, a ieșit de la toaletă, nu l-a mai găsit. Uitîndu-se pe-afară, l-a descoperit pe Ruth încremenit, cu un pistol la tîmplă. Din fericire, Hooper a ajuns la timp ca să-l sperie pe cel care îl hărțuia pe Ruth și care a rupt-o la fugă. După asta, Ruth s-a mulțumit să bea numai acasă la el, unde era în siguranță.

În 1927 locuia la Hotel Ansonia, o clădire minunat de mare și de excentrică, în stil Beaux Arts, de pe Broadway, între străzile Seventy-Third și Seventy-Fourth. Ansonia era o rezidență hotelieră – un nou concept popular în anii '20 –, ceea ce însemna că îmbina mărimea și permanența unui apartament cu confortul unui hotel: cameristă care să-ți facă curat, recepție, schimbarea zilnică a prosoapelor și așa mai departe. Potrivit diferitelor relatări, Ansonia avea în hol o fîntînă arteziană în care era o focă și o „fermă pe acoperiș” unde managementul ținea niște vaci și niște găini, ca să le ofere lapte și ouă proaspete rezidenților favoriți. Avea trei restaurante, printre care și unul cu o capacitate de 550 de locuri, iar la subsol, cea mai mare piscină interioară din lume. De la recepție se puteau trimite mesaje prin tuburi pneumatice către oricare apartament.

Pereții groși ai Hotelului Ansonia asigurau o izolare fonică excelentă, ceea ce îi atrăgea pe muzicieni – Enrico Caruso și Arturo Toscanini se numărau printre rezidenții săi de seamă –, dar hotelul era popular și printre scriitori, oameni de teatru, sportivi și alții mai vagabonzi din fire. Romancierul Theodore Dreiser a locuit aici o vreme. Impresarul Florenz Ziegfeld avea un apartament cu 13 camere la un etaj, unde locuia cu soția, și alt apartament mai mic la etajul de deasupra, unde își ținea amanta.

Ansonia a avut un rol și în cel mai negru episod din istoria baseballului. Pe 21 septembrie 1919, un grup de

pariori, în frunte, se spune, cu mafioul Arnold Rothstein (deși el a negat vehement) s-au întâlnit aici cu niște membri prost plătiți ai echipei Chicago White Sox, căzînd de acord să aranjeze un blat la Campionatul Mondial. Pe atunci Ruth nu locuia acolo. În 1926 s-a mutat într-un apartament care avea opt, 11 sau 12 camere, depinde pe care dintre biografii lui te hotărăști să-l crezi. Indiferent de dimensiunile sale, era o reședință excepțional de confortabilă.

În 1927 Ruth era cel mai bine plătit jucător de baseball și se mîndrea cu asta. Înainte de începerea sezonului tot insistase să i se facă un contract mai generos, ceea ce Jacob Ruppert nu era dispus să accepte, date fiind vîrsta și burta lui Ruth și problemele financiare ale lui Ruppert din Florida după uraganul din toamna anterioară. Pînă la urmă, Ruppert a cedat și i-a oferit lui Ruth un contract pe trei ani cu 70 000 de dolari pe an, purtîndu-se de parcă asta l-a adus cu un picior în groapă. Ziarele au făcut mare caz de salariul uriaș al lui Ruth. Ziariștii calculau că, la banii ăștia, Ruth putea să-și cumpere cîte o mașină nouă pe săptămînă sau cîte o casă nouă în fiecare lună. În comparație cu alți jucători de baseball, salariul lui Ruth chiar era enorm – aproape jumătate din banii de salarii ai echipei Yankees și mai mult decît cîștigau la un loc următorii cinci din topul celor mai bine plătiți jucători ai acestui club. Totuși, asta arată mai mult cît de slab erau recompensați jucătorii de baseball în anii '20 decît cît de fabulos de bogat devenise Ruth.

În comparație cu alte celebrități, mai ales cu staruri de la Hollywood, cîștigurile jucătorilor de baseball erau foarte modeste. Să comparăm salariul de 1 350 de dolari pe săptămînă al lui Ruth cu cei 4 000-5 000 de dolari pe care îi primeau Clara Bow și Buster Keaton, cei 15 000 ai lui Tom Mix, 20 000 ai lui Douglas Fairbanks și salariul cu adevărat mulțumitor de 30 000 de dolari cu care era plătit Harold Lloyd. Toate aceste sume păleau dacă le comparai, la rîndul lor, cu banii cîștigați de unii mafioți ca Arnold Rothstein și Waxey Gordon, care se spune că ar fi încasat 200 000 de dolari pe lună. Ceea ce aproape sigur nu știa Ruth era că pînă și Graham McNamee, crainicul de radio, avea un salariu mai mare decît el. Am greși dacă am spune că Ruth era plătit îngrozitor de prost, dar nici prea mult nu cîștiga.

Cei mai mulți bani Ruth nu îi cîștiga din baseball. În iarna 1926-1927, se estimează că a încasat aproape un sfert de milion de dolari din articole de ziar pe care nici măcar nu le scria el, din promovarea unor produse pe care nu le văzuse în viața lui, dintr-un scurt, dar profitabil turneu de vodevil și din filmul lui iubit, *Babe Comes Home*. Chiar și așa, tot a fost

nevoit să împrumute 1 500 de dolari de la Ruppert ca să-și plătească impozitele în 1927. Banii și Ruth nu rezistau niciodată prea mult împreună.

Pe 8 august, Yankees au plecat în cea mai lungă deplasare din sezonul acela – la Philadelphia, Washington, Chicago, Cleveland, Detroit și St. Louis, rămânând câte trei-patru zile în fiecare oraș; înapoi la New York pentru un singur meci, care fusese amânat, cu Red Sox; apoi iar la Philadelphia și la Boston pentru încă șase zile. În plus, Ruppert a reușit să strecoare în program și un drum pînă la Indianapolis pe 15 august, pentru un meci amical cu o echipă locală din liga a doua. Meciurile amicale erau foarte profitabile pentru Ruppert și le accepta ori de câte ori avea ocazia. Cu totul, în 30 de zile cei de la Yankees aveau să străbată 6 000 de kilometri, să joace 27 de partide și să facă 12 călătorii cu trenul, unele foarte lungi.

Lui Babe Ruth îi plăcea foarte mult să călătorească. Mai schimba peisajul și avea ocazia să facă sex cu alte femei. În plus, așa mai scăpa de complicațiile vieții sale personale, care se înmulțiseră peste măsură. Ruth se îndrăgostise de o actriță pe nume Claire Merritt Hodgson, care era și model. Născută în Georgia, domnișoara Hodgson avusese o viață plină și aventuroasă, ca să nu zic mai mult. Măritată la 14 ani, mamă la 16, văduvă la 23, venise în nord pentru a deveni celebră și bogată și descoperise că este atrasă de sportivi. Dintre faimoasele sale cuceriri, cea mai notabilă era Ty Cobb. Totuși, Ruth o adora și curînd au început o relație. Nu se știe exact cînd și cum i-a dat soției – care încă locuia la reședința lor de la țară, din Massachusetts – vestea că are pe altcineva, dar asta s-a întîmplat la ceva timp după dezastruosul Campionat Mondial din 1926, cînd au fost văzuți pentru ultima oară împreună în public. Pe scurt, în 1927 viața lui Ruth devenise extrem de complicată. Cum scria Leigh Montville: „Acum avea o soție, o amantă oficială, o fermă, un apartament, un apartament pentru amantă, o fiică adoptivă [și] o familie adoptivă”. Așa că orice ocazie de a scăpa puțin de toate astea era cu siguranță bine-venită.

Și lui Miller Huggins, antrenorul echipei Yankees, îi plăcea să călătorească, deși din cu totul alte motive. Nu fiindcă voia să fie împreună cu jucătorii sau ei își doreau să stea cu el – în mod surprinzător, nu prea se aveau la inimă –, ci pentru că așa își putea îngădui plăcerea hobby-ului său preferat, și anume să se ducă la patinoarele pentru role, să se așeze pe un scaun și să se uite la patinatori. Huggins nu știa să meargă pe role, dar visa să aibă cîndva un patinoar al lui.

Aparent, singurul lucru din viața lui care îi făcea plăcere era să stea să se uite la cei care mergeau pe role.

Huggins era o ciudățenie de om. În primul rînd, era foarte mic de statură – sursele nu oferă aceleași cifre, dar, oricum, avea în jur de 1,60-1,65 metri – și avea o conformație adolescentină, încît uneori era luat drept băiatul care căra echipamentul echipei. În 1927 avea 48 de ani. Crescuse în Cincinnati, iar părinții lui erau imigranți englezi; tatăl său fusese un excelent jucător de crichet. Huggins a studiat dreptul la University of Cincinnati, unde l-a avut ca profesor pe William Howard Taft, președintele Curții Supreme de Justiție care atunci refuza să intervină în cazul lui Sacco și Vanzetti.

Spre încîntarea și mîndria părinților săi, Huggins și-a luat examenul de intrare în barou în 1902, dar apoi i-a dezamăgit, refuzînd să practice avocatura. S-a apucat de baseball profesionist, care în 1902 nu era o meserie cu mult mai respectabilă decît cea a fetelor de la bordel – sau, cel puțin, așa trebuie să li se fi părut părinților lui. În următorii 12 ani Huggins a jucat bine, deși nu excepțional, ca apărător la bază pentru Cincinnati Reds și St. Louis Cardinals, după care, în cele din urmă, a devenit jucător-antrenor și apoi doar antrenor la a doua echipă. În 1917, cînd a fost invitat să preia Yankees, a fost cam sceptic și reticent. Yankees erau o echipă mediocră și i se părea că ar fi un pas înapoi pentru el. Dar a cîștigat campionatele din 1921, '22, '23 și '26, iar la mijlocul verii din anul 1927 se îndrepta în mod clar spre încă un trofeu. Deși nu era iubit de jucătorii lui, mai ales de Ruth, care se certa încontinuu cu el și îl poreclea „Puricele”, Huggins se purta frumos cu ei și avea încredere că vor lua decizii bune pe teren, spre deosebire de John McGraw de la Giants, care considera că jucătorii lui „nu sînt în stare să-și folosească creierul”. Cu Ruth avea uneori o răbdare de sfînt.

La New York locuia împreună cu sora lui și cu o mătușă într-un apartament de lîngă Yankee Stadium. Nu s-a însurat niciodată. Și nici nu și-a împlinit visul de a avea un patinoar pentru role. Deși nimeni nu ar fi putut ști asta, în august 1927 Huggins mai avea de trăit doar doi ani.

Jucătorii mai prost plătiți din echipă – adică majoritatea – abia așteptau deplasările pentru că li se decontau aproape toate cheltuielile și primeau și o diurnă de patru dolari pe zi bani de drum, ceea ce însemna că puteau fie să trăiască ca belferii, fie să mai strîngă cureaua și să bage în buzunar restul banilor. Din deplasările pe care le făceau într-un sezon, un jucător ca Julie Wera putea strînge chiar și 2 400 de dolari pe an.

În anii '20 trenurile aveau nume, ceea ce le dădea un aer de romantism și aventură: *Broadway Limited*, *Bar Harbor Express*, *Santa Fe De Luxe*, *Empire State Express*, *Texas Special*, *Sunrise Special*, *Sunset Limited*. După zborul lui Lindbergh, Pennsylvania Railroad a redeschis linia dintre St. Louis și coasta de est, botezând trenul, inevitabil, *Spirit of St. Louis*. Trebuie să menționăm că uneori numele erau mai romantice decât călătoriile în sine. *Scenic Limited*, care mergea de la St. Louis la Pueblo, Colorado, străbătea în principal nordul Kansasului, care nu prea se potrivea cu ideea de somptuozitate topografică a multora, nici măcar a celor din Kansas. Unele nume erau de-a dreptul înșelătoare. The New York, Chicago & St. Louis Railroad nu deservea de fapt terminalele menționate în denumirea companiei, ci se ocupa de o rută mai modestă, între Chicago și Buffalo. La fel, Atlantic Limited nu simțise niciodată mirosul mării, limitându-se să traverseze o dată pe zi nordul Minnesotei și statul Michigan.

Unele trenuri erau vestite pentru lipsa lor de confort – în California, *Gold Coast* era poreclit „Cold Roast” –, dar majoritatea făceau un oarecare efort să ofere servicii de calitate, iar cele mai bune erau de-a dreptul splendide. Cel mai remarcabil dintre toate era *Twentieth Century Limited*, care pleca de la Grand Central Station din New York în fiecare seară la ora 6, cu destinația Chicago. *Limited* avea un frizer și o coafeză, băi cu apă caldă, spălătorii, un vagon cu ferestre mari și cu măsuțe cu toate cele necesare scrisului și chiar și o stenografă care să scrie după dictare. Putea să parcurgă 1 544 de kilometri în 18 ore, dar după mai multe accidente, printre care și unul în 1916 în care și-au pierdut viața 26 de persoane, s-a adoptat o viteză mai prudentă, iar călătoria dura 20 de ore. Chiar și așa, *Twentieth Century Limited* era cea mai rapidă și mai confortabilă modalitate de a călători nu doar în America, ci oriunde în lume.

Cea mai extraordinară caracteristică a călătoriei cu trenul era multitudinea de opțiuni pe care le aveai. Deși frații Van Sweringen făcuseră mult pentru a consolida acest domeniu, era încă uluitor de fragmentat. În 1927 un pasager își putea cumpăra bilet la unul dintre cele 20 000 de trenuri regulate ale uneia dintre cele 1 085 de companii feroviare. Companiile utilizau adesea terminale, linii ferate și sisteme diferite de taxare, nu neapărat coordonate cu cele oferite de celelalte. Numai Clevelandul era deservit de șapte companii feroviare diferite.

Trenurile mergeau unde le duceau șinele fiecărei companii, ceea ce însemna că nu întotdeauna urmau cele mai scurte sau mai rapide rute. *Lake Shore Limited*, care mergea de la New York la Chicago, se îndrepta pe primii 240 de kilometri spre nord, către Canada, după care făcea brusc la stînga, la Albany, de parcă își venea brusc în fire. Adesea trenurile care acopereau distanțe lungi se fragmentau ori se combinau pe drum, într-un menuet complicat care le permitea să facă legătura cu altele. *Suwanee River Special* pleca în fiecare zi de la St. Petersburg, Florida, spre Chicago, dar în diferite puncte de pe traseu unele vagoane erau desprinse și atașate la alte trenuri care se îndreptau către Buffalo, Cleveland, Detroit și Kansas City. *Lake Shore Limited* se oprea la Albany ca să preia vagoane care veneau de la Boston și Maine și încă o dată la Buffalo pentru vagoane venite de la Toronto, iar la Cleveland unele vagoane erau detașate și trimise în Cincinnati și St. Louis, în timp ce restul trenului continua spre vest, către Chicago. Pentru pasageri, posibilitatea de a se trezi la Denver sau la Memphis cînd se așteptau de fapt să ajungă în Omaha ori Milwaukee adăuga un fior de nesiguranță călătoriilor lungi, în timp ce schimbările de macaz și recuplările de după miezul nopții însemnau că aproape nimeni nu putea pune geană pe geană. Romantismul călătoriei nu era întotdeauna chiar evident pentru cei care îl simțeau pe pielea lor.

Ca să le distragă atenția pasagerilor și să mai cîștige niște bani în plus pe o piață aglomerată, aproape toate trenurile puneau foarte mult accent pe mîncarea pe care o ofereau. Deși bucătăriile erau atît de strîmte, încît nu aveai loc nici să învîrți o clătită, bucătarii ofereau o gamă extraordinară de feluri de mîncare. Pe trenurile companiei Union Pacific, numai pentru micul dejun călătorul mai pretențios putea alege dintre aproape 40 de feluri de mîncare – mușchi sau friptură de vită, cotlet de vițel sau de berbecuț, clătite din făină de grîu, macrou sărat fript, jumătate de pui, piure de cartofi, pîine din făină de porumb, șuncă, jambon, tot felul de cîrnați și cîrnăciori, plus ouă gătite în toate felurile – și celelalte mese ale zilei erau la fel de bogate. Pasagerii care călătoreau noaptea cu *Midnight Limited* pe ruta Chicago – St. Louis puteau chiar să se înfrupte dintr-un generos (și literal) „prînz la miezul nopții”.

Yankees călătoreau în vagoane speciale atașate la coada cîte unui tren obișnuit, parțial pentru ca jucătorii să nu fie deranjați de suporteri, dar și pentru ca nici pasagerii să nu fie deranjați de sportivi, căci vagonul acestora din urmă era de departe cel mai gălăgios din orice tren. În anii '20 trenurile

nu aveau sisteme de aer condiționat și, când era foarte cald, în general jucătorii stăteau în chiloți. Babe Ruth avea un compartiment separat, la fel ca și Huggins. Restul echipei împărțea un vagon comun cu paturi suprapuse despărțite de draperii – „blocuri de garsoniere pe roți”, cum li se spunea în glumă. Atunci când însoțea și Ruppert echipa, se mai atașa un vagon special pentru el. În toate deplasările, avea o grămadă de timp să stea de vorbă, să joace cărți și să se prostească. Ruth juca bridge sau poker, la acesta din urmă mizînd sume imense. Cei mai serioși sau mai studioși dintre jucători citeau ori scriau scrisori. Benny Bengough exersa la saxofon.

Cei de la Yankees se împărțeau în două bisericuțe când plecau în deplasare. Una era formată din petrecăreții Ruth, Bob Meusel, Waite Hoyt și Bengough, celălalt era grupul liniștit (uneori numit „de decor”) format din cei mai cuminiți. Printre aceștia se numărau Earle Combs, Wilcy Moore, Cedric Durst, Ben Paschal, Herb Pennock și Lou Gehrig.

Grupului mai gălăgios i se alătura adesea și reporterul Richards Vidmer de la *The New York Times*. Sportivii nu prea fraternizau de obicei cu reporterii, dar în cazul lui Vidmer făceau întotdeauna excepție pentru că era un tip atrăgător, activ și athletic, cam ca ei, dar care avea o viață mai interesantă și mai aventuroasă decît se puteau lăuda oricare cinci jucători la un loc. Fiul unui general de brigadă, Vidmer își petrecuse copilăria prin toată lumea și se învățase în cercuri înalte, unde se simțea ca peștele în apă. Putem aminti că Vidmer a fost cel care l-a văzut pe președintele Harding urînd într-un șemineu de la Casa Albă. Vidmer a devenit aviator în timpul Primului Război Mondial, s-a însurat cu fiica rajahului de Sarawak, unul dintre oamenii cei mai bogați din Extremul Orient, și a jucat golf și baseball profesionist înainte de a se apuca de jurnalism. Aprig și cu un farmec pe care femeile îl găseau irezistibil, a fost sursa de inspirație a unui roman foarte popular, *Young Man of Manhattan*, a cărui autoare, Katharine Brush, era o fostă iubită a lui.

Vidmer a fost poate și cel mai îngrozitor ziarist sportiv care a existat vreodată. Într-un interviu acordat la mulți ani după ce s-a retras din activitate, a recunoscut voios că rareori se întîmpla să ajungă la vreun teren de baseball înainte de a treia sau a patra repriză a meciului, iar cîteodată apărea abia la a cincea sau a șasea. Scria niște texte penibile și care nu prezentau garanții. Iată cum descrie o zi în care Gehrig a reușit două *homerun*-uri, iar Ruth nici unul: „Pe cînd Ruth și ceilalți de la Yankees părăseau terenul după cinci ore de baseball în diferite grade de descurajare, flăcăul căruia-i zice

Lou ȋopăia în culmea voioşiei, lovindu-şi călcăiele foarte comic şi fluierînd un cîntecel vesel”. Ei bine, Lou Gehrig nu era cu siguranţă omul care să facă vreodată asemenea gesturi ostentative precum ȋopăitul voios şi lovirea călcăielor. Sub pana lui Vidmer, un punct marcat de Ruth nu era un *homerun*, ci „o lovitură înţeleaptă”, iar mingea aflată în zbor nu era o minge aflată în zbor, ci „piele care a prins viaţă”. Tigers deveneau „Felinele Junglei”, braţul stîng, „turela de la babord”. Yankees erau mereu „Hugmen” (după Miller Huggins). Atunci cînd Ruth a reuşit al 400-lea *homerun* din cariera sa, Vidmer a scris un articol emoţionant în care povestea cum un plasator a încercat să-i ia mingea unui băiat din tribună care o prinsese, dar copilul se împotriva cu îndîrjire pentru că voia să i-o dea personal lui Babe, iar cînd Ruth a auzit una ca asta, l-a chemat pe băiat la vestiar. Acolo a acceptat elegant darul acestuia, dîndu-i în schimb vreo şase mingi noi-nouţe, cu autograf. „Am avut exclusivitate asupra acestei poveşti”, a mărturisit Vidmer peste ani, „pentru că eu am născocit-o”.

La fel ca aproape toţi ziariştii sportivi, nici el nu a scris vreodată ceva care să sugereze că vreun jucător ar fi făcut chiar şi cel mai mic gest nelalocul lui, ceea ce în cazul lui Babe Ruth însemna o groază de omisiuni. În afară de faptul că nu voia să strice o prietenie strînsă, exista şi un motiv practic al tactului de care a dat dovadă. Echipele din liga întîi le decontau ziariştilor sportivi cheltuielile în timpul deplasărilor, ceea ce le afecta puternic loialitatea. Erau în esenţă PR-iştii echipei.

Nici o echipă care a jucat în deplasare nu a fost vreodată mai populară decît Yankees în vara anului 1927. 20 000 de spectatori au venit să-i vadă jucînd cu White Sox într-o vineri după-amiază, la Chicago, de zece ori mai mulţi decît cei care au urmărit trei zile mai tîrziu partida dintre Sox şi Athletics, echipă aflată pe locul al patrulea. Yankees au atras 21 000 de spectatori la Cleveland, 22 000 la Detroit şi chiar 8 000 în umilul St. Louis, unde nu prea erau suporterii – şi asta în zile lucrătoare. De Ziua Muncii, la Boston, cînd lunga deplasare a celor de la Yankees se apropia de sfîrşit, aproximativ 70 000 de oameni au venit la Fenway Park – depăşind cu mult capacitatea acestuia – deşi echipa-gazdă, Red Sox, era la 49 de puncte în urma echipei aflate pe locul întîi în clasament.

Toţi suporterii din toate oraşele erau atraşi de acelaşi lucru – şansa de a-l vedea pe Babe Ruth în carne şi oase şi, eventual, de a fi martori la una dintre loviturile lui care trimiteau mingea în nori. Faptul că Ruth se afla într-o luptă strînsă cu tînărul nou-venit Lou Gehrig pentru recordul de

homerun-uri era sarea și piperul care îi făceau pe oameni să stea cu sufletul la gură. Așa ceva nu se mai pomenise. La mijlocul lui august, Gehrig – lucru fără precedent, care nu era cu puțință – îl întrecuse pe Ruth cu 38 de *homerun*-uri la 36. Dar Ruth și-a revenit, executînd niște lovituri grandioase la Chicago pe 16 și 17 august și egalîndu-l. Gehrig l-a întrecut iarăși pe 19 august, în meciul cu White Sox, dar Ruth l-a ajuns din urmă în ziua următoare, la Cleveland, scorul fiind din nou egal: 39-39.

Deja oamenii mai aveau puțin și făceau atac de cord. Pe 22 august, Ruth a reușit al 40-lea *homerun*; Gehrig l-a egalat peste două zile. Ruth a marcat *homerun*-urile cu numărul 41, apoi 42 pe 27 și 28 august, la St. Louis. Gehrig și-a revenit cu un triplu la St. Louis pe 29 august. Două zile mai tîrziu, întorși la New York, într-o partidă cu Red Sox, Ruth a înscris ultimul *homerun* din luna aceea. Cînd s-a încheiat luna august, Ruth avea 43 de *homerun*-uri, Gehrig 41. Față de cele 84 de *homerun*-uri ale lor, Red Sox se lăuda cu numai 28 în tot sezonul, iar Indians cu 26. Nici o altă echipă în afară de Yankees nu mai reușise vreodată 84 de *homerun*-uri într-un singur sezon – iar din sezonul ăsta nu se încheiaseră decît patru cincimi.

Trebuie spus că Ruth era departe de a-și doborî propriul record de 59 de *homerun*-uri pe care îl stabilise în 1921, dar, cu puțin noroc, putea ajunge la 50 – a treia oară cînd el sau altcineva ar fi atins acest jalon excepțional. Dacă Gehrig nu își ieșea din mînă, putea ajunge și el la 50. Așa că, la sfîrșitul lui august, septembrie promitea să fie o lună foarte palpitantă pentru baseball. De fapt, nu bănuia nimeni cît de palpitantă avea să fie.

În timp ce Yankees călătoreau din oraș în oraș prin Vestul Mijlociu la sol, Charles Lindbergh străbătea cam aceeași regiune, dar pe cale aeriană. De la Detroit, a mers mai departe la Chicago, St. Louis, Kansas City, Wichita și St. Joseph, Missouri, după care s-a întors la Moline, Milwaukee și Madison, îndreptîndu-se în cele din urmă spre Minnesota, pentru ceea ce ar fi trebuit să fie întoarcerea sa triumfală acasă. Din păcate, nu prea a ieșit așa. În primul rînd, a aflat că George Stumpf, cel care fusese asistentul său bine intenționat, dar nu foarte util de la aerodromul Roosevelt Field înainte de zborul spre Paris, tocmai murise într-un accident de avion în Missouri. Stumpf îl însoțise ca pasager pe un pilot militar pe nume C.C. Hutchinson, care își demonstra talentele într-o stațiune de pe malul unui lac, în apropiere de St. Louis, cînd avionul lui a agățat un catarg de

steag și s-a prăbușit. Hutchinson a fost aruncat din cockpit și a scăpat fără răni grave. Stumpf a fost sugrumat violent de un cablu care i s-a încolăcit în jurul gâtului.

La Minneapolis și St. Paul, Lindbergh a fost „plimbat” cu o asemenea viteză pe traseul paradei, încât majoritatea privitorilor nu au apucat să vadă decît o pată neclară și impasibilă în locul eroului pe care îl așteptau. Pentru niște oameni care stăteau în picioare de cîteva ore, împreună cu copiii lor entuziasmați, a fost o cruntă dezamăgire. „Mai bine să nu se mai facă nici o paradă decît una ca asta, în care eroul nu poate fi văzut cum trebuie”, bombănea *The Minneapolis Tribune* într-un editorial.

Ziarele începuseră să scrie că tot felul de hoți de buzunare și tîlhari se țineau pe urmele lui Lindbergh prin toată țara ca să profite de faptul că vizitele lui distrăgeau atenția autorităților. La Chicago, în timpul paradei, niște indivizi înarmați au intrat într-o bijuterie din State Street și au furat cu dezinvoltură 85 000 de dolari, în bani gheață și bijuterii. Acum s-a aflat groaznica veste că niște vînători de suvenire pătruseseră în casa familiei lui Lindbergh din Little Falls, care rămăsese goală după moartea tatălui său, de unde luaseră cărți, fotografii și alte obiecte personale de neînlocuit. Poate din acest motiv, cînd și-a vizitat orașul natal, Lindbergh a avut aproape tot timpul o expresie de încrîncenare mohorîtă, deși se poate să fi fost pur și simplu din cauză că era epuizat. Oricum, i-a ascultat politici, dar fără nici urmă de emoție pe cei șase vorbitori, printre care și consulul Suediei din Minneapolis, care au ținut niște discursuri interminabile în care îl copleșeau cu laude, după care s-a întors la avionul lui și, cu o față pe care se citea limpede ușurarea, a decolat spre Fargo și alte orașe din vest. Nu făcuse nici măcar o treime din turneul său prin țară. Nu-i de mirare că părea buimac.

Totuși, turneul său avea mult mai mult efect decît își dădea probabil seama. Pretutindeni ziarele publicau cu afecțiune durata zborurilor lui între orașe: Grand Rapids – Chicago, două ore și 15 minute; Madison-Minneapolis, patru ore; St. Louis – Kansas City, trei ore și 45 de minute. Pentru oricine care călătorise vreodată între orașele menționate, aceste durate erau de-a dreptul magice. În plus, Lindbergh făcea aceste călătorii uluitoare zi după zi, fără riscuri, fără întîrzieri, ca o rutină, fără tam-tam și fără efort, de parcă era cel mai firesc lucru din lume să ajungi undeva pe calea aerului. Efectul cumulativ asupra percepțiilor oamenilor a fost profund. La sfîrșitul verii, America era o națiune gata să zboare – o schimbare radicală, avînd în vedere că pentru

majoritatea oamenilor, cu patru luni înainte, aviația nu însemna decît piloții care făceau cascadorii aeriene pe la bîlciuri și altele asemenea, iar Statele Unite nu păreau să aibă șanse să ajungă vreodată din urmă Europa. Indiferent dacă Lindbergh știa sau nu asta, turneul său prin America a schimbat mult mai mult viitorul aviației decît zborul său îndrăzneț pînă la Paris.

Marea ironie este că, atunci cînd America a devenit cu adevărat pregătită să decoleze, Charles Lindbergh nu mai voia să fie eroul nimănui.

Septembrie
Sfârșitul verii

Cîțiva
evrei
adaugă
forță și
caracter
unei țări.
Prea
mulți
creează
haos. Și
începem
să fim
prea
mulți.

Charles Lindbergh

Capitolul 26

Dintre toate etichetele care au fost aplicate anilor '20 – Epoca Jazzului, Furtunosul Deceniu, Epoca Minunatului Nonsens –, una care nu a fost folosită, dar poate că ar fi trebuit, este Epoca Urii. Poate că nu a existat nici o altă perioadă în istoria Statelor Unite în care mai mulți oameni să nu suporte mai mulți oameni din mai multe puncte de vedere și din mai puține motive.

Bigotismul era la ordinea zilei, reflex și aproape universal. La *The New Yorker*, Harold Ross a interzis folosirea sintagmei *hîrtie igienică* din motive de gust (îi făcea greață), dar nu avea absolut nimic împotriva utilizării unor termeni precum *cioroi* și *negrotei*. În săptămîna care a precedat zborul lui Lindbergh la Paris, *The New Yorker* a publicat o caricatură cu o legendă îngrozitoare ce a făcut istorie: „Toți cioroi arată la fel pentru mine”.

În tinerețe, George S. Kaufman își pierduse slujba de la un ziar din Washington cînd patronul a venit într-o seară și a spus: „Ce caută evreul ăsta în redacția mea de știri locale?”. Bert Williams, un star afro-american de vodevil care a fost numit de W.C. Fields „cel mai amuzant om pe care l-am văzut vreodată”, era iubit de milioane de oameni și suficient de bogat ca să-și închirieze un apartament de lux în Manhattan, dar i s-a permis să locuiască acolo doar dacă folosea ușa din spate și liftul pentru marfă atunci cînd venea sau pleca. La Curtea Supremă, judecătorul James C. McReynolds avea atît de multe prejudecăți împotriva evreilor, încît refuza să vorbească cu alt judecător, Louis Brandeis, și insista să cerceteze niște hîrtii sau chiar să citească un ziar de fiecare dată cînd Brandeis se adresa curții. La fel de nepoliticos era și cu Mabel Walker Willebrandt pentru că era femeie.

Nimic nu a surprins mai bine spiritul de ură generalizat din perioada aceea decît refacerea organizației Ku Klux Klan. Pînă de curînd muribundă, aceasta a reapărut pe scena națională în anii '20 cu o vigoare și o forță de atracție pe care nu le avusese în vremurile sale de glorie de dinainte de război. Ku Klux Klan ura *pe toată lumea*, dar o făcea în moduri plănuite strategic pentru a reflecta prejudecățile specifice anumitor regiuni, așa încît țintele ei erau catolicii și

evreii în Vestul Mijlociu, orientalii și catolicii în Vestul Îndepărtat, evreii și sud-europenii în est și afro-americii pretutindeni. La apogeul său, organizația avea cinci milioane de membri (unele surse afirmă că opt milioane), iar 75 de kongresmeni fie făceau parte din ea, fie aveau pe față legături cu aceasta. În mai multe orașe au fost aleși primari din Ku Klux Klan. Oklahoma și Oregonul aveau guvernatori care erau membri ai organizației. În Oregon Ku Klux Klan a fost cît pe ce să scoată în afara legii școlile catolice, iar în multe locuri catolicilor li s-a interzis accesul în consiliile de administrație ale unor școli sau spitale și afacerile catolicilor erau boicotate.

Pentru mulți, Ku Klux Klan a devenit aproape în aceeași măsură și o organizație socială, nu doar politică. La Detroit, mii de cetățeni veseli s-au adunat de Crăciun în fața primăriei, unde un Moș Crăciun îmbrăcat cu hainele de gală ale organizației le împărțea cadouri copiilor la lumina unei cruci în flăcări. În Indiana, o întrunire a membrilor organizației la un picnic – sau Klonklave, cum li se spunea, total aiuritor – a avut în program și un turnir la care au participat bărbați îmbrăcați în robele specifice și un acrobat, tot în ținută completă, care strîngea într-o mînă o cruce și în cealaltă un steag american în timp ce făcea acrobații pe sîrmă.

Sub conducerea unui grăsan care se lăsase de școală în gimnaziu, pe nume David C. Stephenson, Ku Klux Klan a prosperat mai ales în Indiana. Acest stat se lăuda cu 350 000 de membri; în unele comunități chiar și jumătate dintre bărbații albi erau membri care plăteau cotizație. Incitați de Stephenson și de lingăii lui, cetățenii statului Indiana au devenit deosebit de receptivi la unele zvonuri anticatolice trase de pâr. Mulți oameni din acest stat credeau că președintele Harding fusese otrăvit de catolici și că preoții de la Notre Dame University din South Bend stocau armament, pregătindu-se pentru o răzmeriță a catolicilor. În 1923 a apărut cel mai suprarrealist de improbabil dintre toate zvonurile, și anume că papa pune la cale să-și mute baza de operațiuni de la Vatican în Indiana. Potrivit mai multor surse, atunci cînd locuitorii orașului North Manchester au auzit că papa s-ar afla într-un anumit tren, 1 500 dintre ei au urcat în trenul respectiv cu gînd să pună mîna pe suveranul pontif ca să-i dea în vileag conspirația. Negăsind pe nimeni care să semene cu un papă, gloata și-a îndreptat atenția către un comis-voiajor care vindea corsete, care era la îndemînă și care a fost cît pe ce să aibă parte de o soartă nefericită, însă a izbutit să-i convingă pe torționarii săi că nu prea avea cum să

pună la cale o lovitură de stat înarmat doar cu niște lenjerie întărită cu balene.

Prăbușirea organizației a fost neașteptat de bruscă, iar cel care i-a adus sfârșitul a fost durduliul și antipaticul Stephenson. În martie 1925, a invitat în oraș o tânără cumsecade pe nume Madge Oberholtzer. Spre extrema îngrijorare a părinților ei, Madge nu s-a mai întors acasă în seara aceea și nici în seara următoare. Când, în cele din urmă, Stephenson a adus-o înapoi, tânăra era în ultimul hal. Fusese bătută și abuzată cu sălbăticie. Îi fusese jupuită pielea de pe sîni și din zona genitală. Medicul și familia ei au aflat că Stephenson se îmbătase și devenise violent după ce o luase de acasă, o forțase să meargă cu el la un hotel și acolo o violase cu brutalitate de mai multe ori. Copleșită de rușine și de disperare, Madge înghițise o doză fatală de clorură de mercur. Când a ajuns acasă, doctorii nu au mai putut face nimic pentru ea. S-a chinuit două săptămîni pînă a murit.

Stephenson era convins că poziția lui de șef al organizației Ku Klux Klan în Indiana avea să-l scape de acuzații și a fost extrem de surprins cînd a fost condamnat pentru răpire, viol și ucidere din culpă, sentința fiind închisoare pe viață. Ca să se răzbune, a dat publicității niște documente care dezvăluiau corupția de la cele mai înalte niveluri în Indiana. Primarul orașului Indianapolis și șeful Partidului Republican din acest stat au fost trimiși la închisoare pentru luare de mită. La fel trebuia să pățească și guvernatorul, dar a scăpat datorită unei manevre juridice. Toți membrii consiliului municipal al orașului Indianapolis au fost demiși și amendați, iar un judecător faimos a fost discreditat. Întreaga afacere era atît de murdară și de dezgustătoare, încît numărul de membri ai organizației a scăzut spectaculos pretutindeni, iar Ku Klux Klan a intrat într-un con de umbră. Nu a mai ajuns niciodată să fie o forță la nivel național.

În mod uimitor, Ku Klux Klan nu era cel mai periculos avanpost al bigotismului din America în această perioadă. Onoarea îi aparținea, oricît de extraordinară pare această afirmație, unei coaliții de savanți și oameni de știință. Încă de la începutul secolului, un mare număr de americani de seamă și educați erau preocupați, adesea obsesiv, de gîndul că țara se umple de oameni periculos de inferiori și că trebuie luate măsuri urgente în acest sens.

Dr. William Robinson, un important medic din New York, vorbea în numele unei minorități foarte vocale atunci cînd a declarat că oamenii inferiori „nu au dreptul în primul rînd să se nască, dar, dacă tot s-au născut, nu au dreptul să se

perpetueze”. W. Duncan McKim, alt medic, autor al lucrării *Heredity and Human Progress*, sugera că „mijlocul cel mai sigur, mai simplu, mai blînd și mai uman de a împiedica reproducerea celor pe care îi considerăm nedemni de acest mare privilegiu este o moarte ușoară și fără durere”.

Problema, după părerea multora, avea două aspecte. America producea mult prea mulți indivizi imperfecti din cauza înmulțirii nepăsătoare și nerestricționate, în timp ce introducea un volum aproape nelimitat de inferioritate suplimentară prin imigrația fără restricții a unor indivizi din țări înapoiate.

Aproape toată lumea avea o rasă pe care nu o putea suferi. Scriitorul Madison Grant îi disprețuia pe evrei din cauza „staturii lor pipernicite, a mentalității aparte și a concentrării înverșunate asupra propriului interes”. Frank J. Loesch, un membru al comisiei prezidențiale pentru ameliorarea infraționalității, credea că problema o constituie deopotrivă evreii și italienii, „evreii fiind creierul și italienii mușchii”. Charles B. Davenport, unul dintre cei mai importanți oameni de știință de la acea vreme, era suspicios față de și mai multe națiuni, afirmînd că polonezii, irlandezii, sîrbii, grecii și „iudeii” sînt mai puțin inteligenți și de încredere, că sînt mai înclinați spre depravare și violențe decît oamenii din rasa anglo-saxonă sau teutonică. După părerea lui Davenport, aceste neamuri nu puteau fi dezbărate de obiceiurile lor proaste, fiind implacabil condamnate de genele lor să fie dificile, distructive și proaste. Acești indivizi creau o Americă „cu pielea mai întunecată, mai mică de statură [și] mai înclinată spre infracțiuni ca furtul, răpirea, ultrajul, crima, violul și imoralitatea sexuală”. Madison Grant spunea că este o „sinucidere a rasei”.

Toate aceste opinii au fost îngrămădite în aceeași oală a noii științe pline de înțelepciune care se numea eugenie și care poate fi definită pur și simplu drept cultivarea științifică a unor ființe superioare. În aproape toată lumea, eugenia era un ideal inofensiv – o dorință bine intenționată de a produce oameni mai sănătoși, mai puternici, mai inteligenți –, dar în America a adoptat o direcție mai dură. A condus la credința sinistă că procrearea ar trebui să fie cumva reglementată și ghidată. Cum remarca un funcționar din cadrul Societății Americane de Eugenie, „americanii au mai multă grijă de felul cum se înmulțesc vitele și caii lor decît de propriii copii”. Eugenia a fost folosită pentru a justifica introducerea unor acorduri restrictive privind locurile în care puteau locui anumiți oameni, deportările forțate, privarea de anumite libertăți civile și sterilizarea involuntară a zeci de mii de

oameni nevinovați. Rezultatele au fost îngrădirea severă a imigrării și practic eliminarea ei din anumite regiuni ale lumii. Aceasta a dus chiar, în cele din urmă, mai mult sau mai puțin direct, la compromiterea lui Charles Lindbergh, pilotul care înainte era fără pată.

Biblia eugeniei negative, cum a ajuns să fie numită în America, era înspăimântătoarea și populara *Passing of the Great Race* de Madison Grant, un avocat din New York (practica avocatura, deși nu avea studii), care a fost publicată pentru prima oară în 1916. Potrivit acesteia, singurul grup de oameni cu adevărat valoros era ceea ce el numea „rasa nordică”, adică toți nord-europenii cu excepția irlandezilor. Europa se împărțea în trei categorii de oameni – nordici, alpini și mediteraneeni –, care erau tot mai degenerați pe măsură ce mergeai spre sud.

O problemă evidentă a teoriei lui Grant era că trebuia să explice cum reușiseră degenerații ăia să creeze Atena lui Platon și Socrate, Imperiul Roman, Renașterea și atâtea alte minuni ale trecutului. Explicația lui Grant era că în Grecia și Roma antice clasa conducătoare era formată din aheenii din nord, care de fapt nici măcar nu erau mediteraneeni, ci nord-europeni care migraseră spre sud. Toți marii artiști ai Renașterii, susținea Grant, erau „din tipul nordic... în mare parte avînd sînge gotic și lombard”. Toți ceilalți – adevărații italieni – erau proști, întîrziați și vicleni, fiind condamnați genetic să rămînă astfel pentru totdeauna.

Grant credea că orice gene degenerate introduse în populația generală nu aveau să se dilueze, devenind inofensive, ci urmau s-o compromită iremediabil. „Din încrucișarea oricăreia dintre cele trei rase europene și un evreu, iese un evreu”, explica el funest.

Deși nimic din toate acestea nu avea nici cea mai mică legătură cu genetica, așa cum era ea înțeleasă la vremea aceea, se pare că Grant spunea exact ceea ce voiau să audă o mulțime de oameni. Cartea sa a fost apreciată de *The American Historical Review*, *The Yale Review* și *The Annals of the American Academy of Political and Social Science*. Henry Fairfield Osborn, președintele Muzeului de Istorie Naturală din New York și cel mai de seamă antropolog al țării, semna introducerea.

Printre cei care susțineau părerile lui Grant, în totalitate sau doar într-o anumită măsură, se numărau și economistul de la Yale Irving Fisher, neuropatologul de la Harvard E.E. Southard, A. Lawrence Lowell de la Harvard – cel a cărui comisie i-a condamnat la moarte pe Sacco și Vanzetti –,

lidera mișcării pentru controlul populației Margaret Sanger și Herbert Hoover, care îi antipatizase toată viața pe cei cu pielea oacheșă. În 1909, într-un raport întocmit pentru șefii lui, Hoover a afirmat că muncitorii negri și asiatici ar trebui evitați pentru că suferă de „o ordine mentală redusă”, „lipsă de coordonare și incapacitatea de a prelua inițiativa”. Punând accent pe experiența lui directă, Hoover conchidea că „un singur alb face cât doi-trei din rasele de culoare, chiar și la muncile cele mai simple din mine, cum ar fi săpatul sau transportarea manuală a vagonetelor”. Dacă Hoover și-a schimbat aceste păreri mai târziu, nu a arătat-o. În 1921, sub egida sa a avut loc o conferință de eugenie găzduită de Muzeul Național de Istorie din New York și inspirată de *The Passing of the Great Race*.

O vreme, principiile eugeniei negative au fost practic omniprezente. La Expoziția Sescvicentenară de la Philadelphia din 1926, Societatea Americană de Eugenie a avut un stand cu un contor mecanic care arăta că la fiecare 48 de secunde se naștea o persoană inferioară undeva în Statele Unite, în timp ce oamenii „de calitate superioară” veneau pe lume doar o dată la șapte minute și jumătate. Vitezele relative cu care se învârteau contoarele arătau într-un mod dramatic cât de rapid era națiunea copleșită de inferioritate. A fost unul dintre cele mai populare exponate de la acea expoziție.

Sediul spiritual al mișcării eugenice din America era Institutul de Eugenie, deschis în 1909 la Cold Spring Harbor, pe țărmul nordic din Long Island, în mare parte finanțat de genul de bogătași care își doreau să fie mai multe ființe superioare în mod inerent, ca ei înșiși, și mai puține de orice alt fel. (Proprietatea se afla la marginea domeniului familiei Tiffany, de mare renume în domeniul bijuteriilor.) Primul său director a fost Charles Davenport, un biolog care studiasse la Harvard. Davenport credea că se pot găsi explicații eugenice pentru orice aspect al condiției umane – obezitate, infracționalitate, înclinația de a minți sau de a înșela, chiar și tendința de a iubi marea. Sub conducerea lui Davenport, Institutul a realizat și mai multe studii privind efectele negative ale încrucișărilor interrasiale. După cum explica el, „se întâlnește adesea la mulatri o combinație de ambiție și entuziasm, pe de o parte, și inteligență redusă, pe de altă parte, așa încât hibridul este nefericit, nemulțumit de soarta lui și răzvrătit... Un popor hibridizat este un popor prost ticluit, un popor nemulțumit, agitat și ineficient”. Davenport susținea nu doar sterilizarea celor inferiori și imperfecti, ci chiar castrarea lor, pentru a eradica și dorințele odată cu capacitatea de reproducere, pentru mai multă siguranță.

Totuși, Davenport era întruchiparea compasiunii luminate în comparație cu tânărul său protejat, Harry H. Laughlin, care a fost poate cel mai mare nenorocit care a ajuns un respectat om de știință în America în secolul XX. Născut în 1880 la Oskaloosa, Iowa, Laughlin a absolvit North Missouri State Normal School, apoi a lucrat ca profesor și administrator de școală, dar a devenit interesat de reproducere și s-a înscris la Princeton ca să studieze biologia. În 1910 l-a cunoscut pe Davenport, care a fost atât de încântat de zelul și devotamentul lui Laughlin față de eugenie, încât l-a făcut asistentul său la Institutul de Eugenie.

Crezul lui Laughlin era simplu: „Purificarea cu orice preț a lotului reproducător al rasei”. Cum notează Edwin Black în *War Against the Weak*, planul de atac al lui Laughlin avea trei aspecte: „sterilizarea, încarcerarea în masă și limitarea drastică a imigrației”. Pentru a promova aceste țeluri, Laughlin a creat un organism cu nume pompos, dar extrem de răzbunător: Comisia pentru Studierea și Raportarea celor mai Bune Mijloace Practice de Stopare a Germoplasmei Deficiente în Rîndul Populației Americii, care își stabilea ca misiune eradicarea o dată pentru totdeauna a inferiorității reproductive din America. Comisia lui Laughlin era prezidată de David Starr Jordan, președinte la Stanford University, și din ea făceau parte oameni de știință și savanți din multe universități de top din America – Harvard, Princeton, Yale și University of Chicago, printre altele.

Printre membrii comisiei se număra și un strălucit, dar excentric chirurg francez, Alexis Carrel, de la Institutul Rockefeller din New York. Viziunile radicale ale lui Carrel despre eugenie – care sub anumite aspecte frizau nebunia – aveau să influențeze semnificativ, chiar periculos opiniile lui Charles Lindbergh, dar, din fericire, mai era pînă atunci.

Între timp, Laughlin încerca cu îndârjire să smulgă din rădăcini și să limiteze inferioritatea umană oriunde apărea aceasta. Comisia Camerei Reprezentanților pentru Imigrare și Naturalizare l-a folosit pentru consultanță specializată și l-a însărcinat să facă un studiu comparativ al degenerescenței diferitelor grupuri etnice. Pentru a-i convinge pe membrii comisiei că este nevoie de instituirea urgentă a unor reforme, Laughlin a umplut sala de ședințe a comisiei cu fotografii înfățișînd tot felul de oameni cu deficiențe mentale cărora le curgea din gură, spunînd că toți sînt imigranți intrați recent în țară, iar deasupra lor, pe un banner, scria: „Carierile germoplasmei viitoareii populații a Americii”.

Congresul nu s-a putut opune autorității comisiei și nici propagandei șocante a lui Laughlin, așa că în 1921 a votat

rapid Legea Dillingham privind limitarea imigrației, urmată în 1924 de Legea privind originile naționale. Împreună, acestea au pus capăt politiciii ușilor deschise pe care o avusese pînă atunci America față de imigranți. În 1927, cei deportați de pe Ellis Island erau mai mulți decît cei care intrau în țară.

Asta a rezolvat într-o oarecare măsură problema inferiorității importate, dar nu și pe cea a înapoierii generate pe plan intern, care era și ea de proporții considerabile.

Laughlin și susținătorii lui și-au îndreptat acum atenția către această provocare cu și mai mult entuziasm. Au efectuat teste pe eșantioane ample de populație, care au dat în mod repetat rezultate îngrijorătoare. Au raportat că pînă la 80% dintre deținuți și jumătate dintre soldați sînt săraci cu duhul. S-a calculat că numai în New York sînt 200 000 de persoane retardate mental. În total, se credea că aproximativ o treime din populația Americii era periculos de înapoiată.

După părerea lui Laughlin, soluția era sterilizarea în masă. El credea nu doar în sterilizarea nebunilor și a celor cu deficiențe mentale, ci și a orfanilor, a vagabonzilor, a săracilor, a surzilor și a orbilor – „zecimea cea mai lipsită de valoare a populației noastre actuale”, cum s-a exprimat, cu o lipsă oarecum evidentă de compasiune.

În 1927, problema libertății pe care și-o putea lua statul în aplicarea sterilizării s-a acutizat odată cu procesul numit Buck contra Bell. Era vorba despre o fată de 17 ani din statul Virginia pe nume Carrie Buck, diagnosticată cu retard mental, care dăduse recent naștere unei fete – copil din flori –, apoi fusese internată în Colonia Statului Virginia pentru Epileptici și Debili Mentali de la Lynchburg. Mama sa era deja pacientă a acestei instituții. În 1924 Carrie Buck a fost propusă pentru sterilizare de directorul instituției, dr. John H. Bell (de unde Buck contra Bell).

Cazul era construit pe argumentul că nu doar Carrie Buck era incompetentă din punct de vedere mental, ci și mama și fetița ei – trei generații de persoane cu deficiențe. S-a argumentat că familia aceasta era în mod clar incapabilă să producă altceva decît deficienți mental și că ar trebui sterilizată pentru binele ei și pentru binele societății. Dovezile împotriva familiei lui Carrie erau covârșitoare. Laughlin a depus mărturie împotriva familiei Buck, deși nu o văzuse și nu o examinase niciodată pe nici una dintre membrele ei. Conform declarației sale, Carrie Buck făcea parte dintr-o „clasă proastă, ignorantă și inutilă” de sudiști și

trebuia împiedicată să mai aibă și alți copii doar pentru că aparținea acestei clase.

Acuzația de retard mental adusă lui Vivian, fetița cui Carrie, s-a bazat exclusiv pe raportul unui asistent social care a examinat copila și căruia i s-a părut că ceva „nu e tocmai normal” la ea, adăugînd însă: „Ar trebui să precizez că este posibil ca această concluzie a mea să fie influențată de faptul că o cunosc pe mamă”. La vremea aceea fetița avea doar 6 luni; nu exista nici un test pentru determinarea capacității mentale a unei persoane de vîrstă atît de mică. De fapt, s-a demonstrat mai tîrziu că Vivian avea o inteligență normală, poate chiar peste medie. A murit din cauza unei tulburări intestinale la vîrsta de doar 8 ani, dar rezultatele sale la învățatură de pînă atunci arată că era cît se poate de capabilă, iar o dată a ajuns chiar la panoul de onoare. Nici Carrie Buck nu era propriu-zis retardată. Citea ziare în fiecare zi și era și ea pasionată de noua modă a cuvintelor încrucișate. Un universitar care a discutat mai tîrziu cu Buck a descris-o astfel: „Nu e o femeie sofisticată, [dar] nici bolnavă mental sau retardată”.

Cu toate acestea, atunci cînd i s-a aplicat noua versiune de la Stanford a testului Binet-Simon, care în cele din urmă a devenit testul IQ de astăzi (și este interesant faptul că testul IQ a fost inventat nu pentru a stabili cît de inteligenți sînt oamenii, ci cît de proști), s-a stabilit că Carrie Buck avea vîrsta mentală de 9 ani, în timp ce mama ei nu ajungea nici măcar la 8. Oficial, amîndouă intrau în categoria „idiotilor”.

Cazul a ajuns pînă la Curtea Supremă a Statelor Unite în primăvara anului 1927. Curtea a decis sterilizarea lui Carrie Buck, cu opt voturi pentru și unul împotrivă. Opinia majorității a fost exprimată de Oliver Wendell Holmes Jr., de 86 de ani – un om atît de longeviv, încît luptase ca infanterist în Războiul Civil.

Holmes a rezumat situația cît se poate de concis: „Carrie Buck este o albă slabă la minte. E fiica unei femei slabe la minte din aceeași instituție și mama unui copil din flori care este și el slab la minte”. A fost de acord cu Laughlin că sterilizarea este necesară în societate „ca să nu fim îngropați în incompetență pînă peste cap”. Apoi a oferit o soluție: „Este mai bine pentru toată lumea dacă, în loc să aștepte să execute progeniturile degenerare după ce comit niște crime sau să le lase să moară de foame din cauza imbecilității lor, societatea îi poate împiedica să se perpetueze pe cei care sînt în mod vădit inadecvați. Principiul care stă la baza vaccinării obligatorii este suficient de larg pentru a acoperi și legarea trompelor uterine”.

După care a venit concluzia de mare răsunet care este citată mereu: „Trei generații de imbecili sînt de ajuns”.

Un singur magistrat, Pierce Butler, a avut altă părere decît majoritatea și nu a oferit nici un aviz scris în care să se explice. Holmes a fost susținut de toți ceilalți magistrați, printre care președintele Curții Supreme și fostul președinte al Statelor Unite William Howard Taft și liberalul Louis D. Brandeis.

Grație acestei hotărîri, acum statele aveau dreptul de a supune cetățeni sănătoși unor intervenții chirurgicale împotriva voinței lor – libertate care nu mai fusese niciodată acordată în nici una dintre țările avansate. Și totuși, acest caz nu a atras atenția aproape deloc. *The New York Times* l-a pomenit în treacăt în pagina 19. *The News Leader* din Richmond, Virginia, unde chestiunea era o știre locală, nici măcar nu l-a amintit.

Încetul cu încetul, oamenii au început să se întoarcă împotriva eugeniei negative. Mulți geneticieni serioși, ca Thomas Hunt Morgan de la Columbia University, nu voiau să aibă nici o legătură cu aceasta, iar în vara anului 1927 Harvardul a refuzat discret o donație făcută cu scopul de a se crea în cadrul universității o catedră de eugenie.

Totuși, Harry H. Laughlin părea de neoprit. A devenit tot mai ostil față de epileptici – lucru ciudat, privind retrospectiv –, insistînd că aceștia ar trebui să fie ori sterilizați, ori închiși undeva în perioada lor fertilă. Ciudățenia constă în faptul că astăzi se știe că și Laughlin era epileptic, deși ascundea asta. Uneori, la Cold Spring Harbor mai avea crize, pe care colegii lui le treceau cu vederea sau le acopereau, în timp ce îi condamnau pe alți bolnavi.

În anii '30, Laughlin a semănat vînt și avea să culeagă furtună: a început să stabilească relații calde cu nou-apăruții naziști din Germania, dintre care unii au venit la Cold Spring Harbor ca să studieze metodele și descoperirile americanilor. În 1936, Universitatea din Heidelberg i-a acordat lui Laughlin titlul de doctor honoris causa pentru dedicarea lui în ce privește purificarea rasială. În anul următor Laughlin și Cold Spring Harbor au devenit distribuitorii în Statele Unite ai unui documentar nazist intitulat *Cei afectați de boli ereditare*, care argumenta că menținerea în viață a retardaților nu este decît sentimentalism stupid.

Asta a fost picătura care a umplut paharul pentru mulți. La o convenție din New York a Congresului Evreilor din America, vorbitorul principal, Bernard S. Deutsch, l-a atacat pe Laughlin în termeni foarte duri. „Teoria «purificării rasiale» elaborată de dr. Laughlin este la fel de periculoasă și

de falsă ca și teoriile despre rasa ariană purificată avansate de naziști, cu care se aseamănă suspect de mult”, a spus Deutsch. Institutul Carnegie, principala sursă de finanțare a Institutului de Eugenie, l-a numit pe Herbert Spencer Jennings, un respectat genetician de la Johns Hopkins University, să verifice lucrările lui Laughlin. Spencer a descoperit că Laughlin falsificase date, manipulasă rezultate pentru a susține concluzii rasiste și în general comitea fraude în domeniul științei de peste un sfert de secol. Laughlin a fost obligat să plece de la Institut și acesta a fost efectiv închis în 1938. Laughlin s-a retras în Missouri, dar deja făcuse foarte mult rău.

În total, cel puțin 60 000 de persoane au fost sterilizate în urma eforturilor lui Laughlin. La apogeul acestei mișcări, în anii '30, existau legi privind sterilizarea în aproximativ 30 de state, deși doar Virginia și California le-au aplicat pe scară largă. Semnificativ este poate și faptul că legile privind sterilizarea sînt astăzi înscrise în analele a 20 de state.

La sfîrșitul lui septembrie 1927, Carrie Buck, nemaiavînd nici o opțiune, a fost programată pentru sterilizare, procedura fiind efectuată în luna următoare. A fost sterilizată și sora ei, dar fără să știe ce se întîmplă. I s-a spus că este tratată de apendicită.

Capitolul 27

În primăvara anului 1927, chiar înainte ca procesul Snyder-Gray să capteze atenția lumii, o poveste șocantă a ocupat prima pagină a cotidianului *The New York Times*. Un semn al importanței sale a fost că *Times* i-a așezat titlul pe șapte rînduri:

NIȘTE VORBITORI AFLAȚI LA MARE DISTANȚĂ AU FOST VĂZUȚI
ȘI AUZIȚI AICI
ÎN CADRUL UNUI TEST AL TELEVIZIUNII

CA O FOTOGRAFIE CARE A PRINS VIAȚĂ

Fața lui Hoover
văzută clar în timp ce vorbește
la Washington

PENTRU PRIMA DATĂ ÎN ISTORIE

Imaginile sînt transmise prin cablu
și radio sincronizate
cu vocea vorbitorului

UZUL COMERCIAL ESTE ÎNDOIELNIC

Dar șeful companiei AT & T îl consideră un nou
pas în cucerirea naturii
după ani de cercetări

Articolul povestea că niște reporteri și oficiali de la Laboratoarele Bell ale companiei AT & T din Bethune Street, Manhattan, urmăriseră uimiți cum o imagine transmisă în direct a ministrului Comerțului, Herbert Hoover, aflat la Washington, s-a materializat în fața ochilor lor, pe un ecran de sticlă cam cît un post-it de astăzi.

„A fost anihilată o distanță de peste 300 de kilometri care îl despărțea pe vorbitor de publicul său”, se minuna reporterul anonim. Ascultătorii puteau chiar să audă discursul lui Hoover. „Geniul uman a eliminat acum impedimentul distanței”, rostea ministrul Comerțului grav și pompos.

„În clipa în care se auzea fiecare silabă, pe ecranul din încăperea unde avea loc demonstrația se vedeau buzele vorbitorului mișcându-se și expresia feței modificându-se”, explica reporterul de la *Times*. „Parcă o fotografie prinsese brusc viață și începuse să vorbească, să zîmbească, să dea din cap și să se uite într-o parte și-n alta.”

Domnul Hoover a fost urmat de un comic pe nume A. Dolan, care mai întâi a povestit niște anecdote cu accent irlandez, după care și-a mînjit repede fața cu niște sulimanuri negre și s-a întors cu „o nouă serie de glume în dialectul negrilor”. Și acest moment a fost considerat excelent din punct de vedere vizual.

Se pare totuși că reporterul a fost luat de val, pentru că echipamentul companiei AT & T nu era capabil să transmită imagini foarte clare. Realizînd asta, AT & T a abandonat curînd orice încercare de a cuceri teritoriul televiziunii, lăsîndu-le calea deschisă altora – și au fost mulți.

Ca idee teoretică, televiziunea exista deja de ceva timp. Încă din 1880, un inginer francez pe nume Maurice Leblanc a observat că se pot transmite imagini linie cu linie pentru că imaginea rămîne pe retină cam o zecime de secundă, astfel încît ochiul poate fi păcălit să vadă imagini întregi cînd de fapt ele sînt intermitente. De aceea vedem filmele ca pe o curgere continuă, și nu sub forma a mii de cadre individuale. Asta simplifică foarte mult problema transmisiei.

Patru ani mai tîrziu, un german pe nume Paul Nipkow a inventat un sistem care utiliza un disc rotativ pentru scanarea imaginilor, transmițîndu-le mai departe către un senzor prin niște găuri din disc plasate la anumite intervale calculate. Era o idee complicată și Nipkow nu a reușit să facă sistemul să funcționeze, dar discul său a devenit standardul pe care s-au bazat toate încercările ulterioare de a crea televiziunea. Cuvîntul *televiziune* a fost inventat de un inginer franco-rus, Konstantin Perski, în 1900, la Expoziția Mondială de la Paris, deși la început s-au folosit multe nume pentru tot felul de dispozitive – iconoscop, radiovizor, ochi electric, chiar și telescop electronic.

În anii '20 se considera că soluția va fi descoperită curînd de echipele de la Laboratoarele Bell și General Electric în Statele Unite sau de Charles Francis Jenkins din Baltimore ori de John Logie Baird din Marea Britanie.

În ciuda tuturor eforturilor și așteptărilor, nimeni nu știa foarte bine la ce avea să folosească televiziunea. În general, se aprecia că aplicațiile aveau să fie mai ales practice. *Scientific American*, într-un articol intitulat „Imagini în mișcare prin radio”, prevestea că televiziunea va fi un

dispozitiv de prevenire a infracționalității. „Un individ suspectat că ar fi comis o infracțiune ar putea apărea simultan în o mie de secții de poliție pentru a fi identificat”, își imagina publicația. AT & T o vedea nu ca pe un mijloc de distracție, ci ca pe o modalitate prin care oamenii care vorbeau la telefon s-ar fi putut vedea unii pe alții.

Doar Charles Francis Jenkins a înțeles clar ce putea oferi televiziunea. „Noua mașinărie va aduce în casele oamenilor... filme, opere și imagini în direct ale unor activități de zi cu zi”, a anticipat el. Deși acum dat uitării – nici măcar nu este inclus în *American Dictionary of National Biography* –, Jenkins a fost un mare inventator. Deținea peste patru sute de brevete, multe ale unor dispozitive funcționale, dintre care folosim și astăzi o parte. Dacă ați băut vreodată ceva dintr-un pahar conic de hârtie, ați folosit un produs inventat de Jenkins. Dar o invenție care nu avea să meargă niciodată era radiovizorul, cum îl botezase el. Chiar dacă ar fi reușit să-l pună în funcțiune, ceea ce nu s-a întâmplat, nu ar fi putut transmite decât 48 de linii dintr-o imagine, ceea ce nu era de ajuns, pentru că obiectele ar fi părut doar niște pete neclare și întunecare. Ar fi arătat ca și cum te-ai fi uitat la ceva printr-un geam acoperit de gheață.

Dar era perioada de un optimism delirant a anilor '20 și, cu toate că Jenkins nu avea un produs pe care să-l vândă sau altceva mai concret decât speranța vagă (și pînă la urmă nerealizabilă) că pe baza sistemului său s-ar putea dezvolta într-o zi ceva mai atrăgător din punct de vedere comercial, a înființat o companie, care în scurt timp valora peste zece milioane de dolari.

Cam același gen de optimism exagerat învăluia și eforturile lui John Logie Baird, un scoțian din Londra. Într-un apartament de la mansardă, în Soho, Baird a făcut o serie de invenții care în mare parte nu foloseau la nimic, inclusiv niște papuci gonflabili și un aparat de ras din sticlă (ca să nu ruginască). Viața lui personală era la fel de ieșită din comun, în sensul că el și încă un bărbat împărțeau atențiile unei femei care fusese cîndva iubita lui Baird, acum era a doua soție a celui alt tip și descoperise că îi este imposibil să aleagă între ei doi. În stilul britanic caracteristic, acest *ménage à trois* a fost convenit de cei trei la o ceașcă de ceai.

Ca inventator, Baird era inspirat și neobosit, dar se lupta mereu cu lipsa de fonduri. Majoritatea prototipurilor lui erau încropite din tot felul de obiecte reciclate și alte resturi. Primul lui disc Nipkow era făcut din capacul unei cutii de pălării de damă. Lentilele erau niște faruri de bicicletă. Gîndindu-se că ar putea obține o rezoluție mai bună prin

proiectarea imaginilor printr-un ochi uman adevărat, s-a dus la spitalul de oftalmologie Charing Cross, întrebând dacă pot să-i dea niște ochi. Un medic, crezând că este un anatomist calificat, i-a dat unul. Baird, cu ochiul în buzunar, a urcat într-un autobuz și s-a dus acasă, dar a descoperit că nervul optic era inutil fără aport sangvin și, oricum, atunci când a fixat ochiul în mașinăria lui, l-a storcit atât de rău, încât a fost nevoit să-l arunce la gunoi.

Dar a perseverat și în 1925, în laboratorul său, a reușit să transmită pentru prima dată în lume imaginea recognoscibilă a unei fețe umane. Baird avea talent și ca agent de presă – unul dintre trucurile lui a fost să pună un televizor funcțional într-o vitrină a magazinului universal Selfridges, atrăgând atîția oameni, încît au blocat traficul – și asta i-a adus un val de sponsorizări. În 1927, Baird se afla la conducerea unei companii care avea aproape două sute de angajați. Nu era mare corporatist și detesta faptul că era obligat să dea socoteală unui consiliu de administrație. Ajungînd să-l antipatizeze foarte tare pe sir Edward Manville, emfaticul președinte pe care i-l impuseseră investitorii săi principali, Baird a pus să i se construiască un laborator care avea în mod intenționat o intrare foarte îngustă. Prima dată când i-a făcut o vizită, Manville, care era destul de corpulent, s-a înțepenit în ușă, trebuind să fie împins din spate. Cum își amintea Baird mîndru, „a rămas fără mai mulți nasturi de la vestă, și-a scăpat trabucul pe jos și l-a călcat în picioare”, iar după aceea nu a mai dat niciodată pe la laborator.

Neajunsul ineluctabil al sistemului Nipkow, după cum a descoperit Baird, extrem de frustrat, era că necesita două discuri mari care făceau foarte mult zgomot când se învîrteau – unul care să transmită semnalul, altul ca să-l primească – și nu putea genera decît cel mult o imagine micuță. Pentru o imagine de 25 de centimetri pătrați ar fi fost nevoie de șase discuri rotative cu diametrul de aproape doi metri – chestie pe care nu ar fi vrut prea mulți s-o aibă în sufragerie. Discurile puteau fi și periculoase, după cum a aflat pe pielea lui un om de știință din laboratorul lui Baird care s-a aplecat prea mult deasupra lor, prinzîndu-și barba lungă și albă în mecanism.

Realitatea pe care Baird și toți ceilalți implicați în televiziunea mecanică nu au putut niciodată s-o depășească era că discurile rotative pur și simplu nu puteau asigura claritatea imaginii necesară pentru ca televiziunea să poată deveni viabilă din punct de vedere comercial. Practic, era imposibil să se producă mai mult de 60 de linii de imagine,

iar ecranul de vizualizare nu putea fi mai mare decât un suport de pahar. Cu toate acestea, Baird a perseverat și în vara anului 1927 obținuse cam cel mai bun prototip pe care îl permitea sistemul lui.

Pe 8 septembrie, la doar cinci luni și ceva după ce Laboratoarele Bell făcuseră prezentarea cu Herbert Hoover, *The New York Times* scria despre altă demonstrație incitantă a televiziunii, care avusese loc în Anglia. În fața reporterilor, Baird și-a folosit sistemul mecanic pentru a transmite imaginea lui în direct la peste 300 de kilometri, din Leeds pînă la Londra. Imaginea lui era clară, dar era enervant de mică la numai șase centimetri pe șapte; iar cînd era mărită cu ajutorul unei lentile speciale, își pierdea toată claritatea.

De fapt, fără ca Baird, *The New York Times* și tot restul lumii să știe, televiziunea se născuse deja cu o zi înainte în îndepărtata Californie, cînd un tînăr cu splendidul nume Philo T. Farnsworth, cel mai mare inventator de care majoritatea oamenilor nu au auzit niciodată, a folosit tuburi catodice și un fascicul electronic pentru a produce o imagine care chiar promitea să transforme televiziunea într-o realitate încîntătoare.

Philo Farnsworth, „părintele uitat al televiziunii”, s-a născut în 1906 într-o casă de bîrne din Utah. Părinții lui, niște mormoni pioși, s-au mutat cu familia la o fermă din Idaho la puțin timp după aceea, iar acolo, în decorul idilic al văii rîului Snake, micul Philo a avut o copilărie fericită. Era extrem de isteț și devora orice carte de știință și tehnologie care îi cădea în mînă. În vara anului 1921, în timp ce ara ogrorul tatălui său, Philo, care împlinise 15 ani, a avut o epifanie științifică. Tocmai citea despre teoria lui Einstein legată de electroni și efectul fotoelectric și i-a venit ideea că niște fascicule electronice ar putea baleia un ecran într-o mișcare de du-te-vino, cam cum ara el cîmpul tatălui său, cîte o linie o dată, alternînd direcțiile. În doar cîteva luni a conceput un plan viabil de transmitere a imaginilor pe cale electronică. A făcut și o schiță, pe care i-a arătat-o profesorului său de chimie de la liceu, Justin Tolman. Din fericire pentru Farnsworth, Tolman a fost atît de impresionat, încît a păstrat desenul. Mai tîrziu acesta a putut confirma că Farnsworth era autorul invenției.

Pentru că nu avea bani, Farnsworth nu a dus mai departe ideea, vîzîndu-și de școală; a terminat liceul, s-a însurat cu iubita lui și s-a înscris la Brigham Young University din Salt Lake City. Într-o zi întîmplarea a făcut să stea de vorbă cu doi tineri afaceriști din San Francisco, care au fost impresionați de ideile sale și s-au oferit să investească 6

000 de dolari – adică toate economiile lor puse la un loc – în acest proiect și să-l ajute să obțină un împrumut de la bancă. Cu banii aceștia, Farnsworth și-a încropit un mic laborator pe Green Street, în San Francisco. Nu avea decât 20 de ani – era prea tânăr, după cum a descoperit, ca să semneze contractul pentru împrumut.

Farnsworth și-a depus primele cereri pentru patentarea televiziunii în ianuarie 1927. Construirea unui sistem de televiziune funcțional era o provocare aproape absurdă. Unele piese nu se găseau de cumpărat în magazine – majoritatea nici nu existau decât în creierul fertil al lui Farnsworth –, așa că fiecare clapetă strălucitoare și fiecare tub zumzăitor au trebuit să fie proiectate și construite de la zero. Farnsworth și o mică echipă adunată de el au lucrat cu febrilitate, iar la începutul lunii septembrie erau gata să transmită primele imagini din istorie folosind aparate electronice. Imaginea nu era decât o simplă linie orizontală și Farnsworth nu a reușit s-o transmită decât pînă în încăperea alăturată, așa că îi lipseau romantismul și înfiorarea creațiilor lui Baird sau ale celor de la AT & T. Dar avea ceva ce invențiilor rivale le lipsea: viitor.

Sistemul lui Farnsworth se baza pe ceva care se numea cameră cu decupaj al imaginii, care îi permitea să deseneze (ca să zic așa) imagini pe un ecran scanîndu-le electronic linie cu linie – și s-o facă atît de rapid, încît creierul să fie păcălit că ceea ce vede ochiul este o serie de imagini continue. Chiar și în primele sale versiuni, sistemul lui Farnsworth avea 150 de linii și o claritate pe care nu o putea obține vreodată un sistem mecanic.

Deși lumea încă nu știa nimic despre invenția lui Farnsworth, cei care se pricepeau la electronică au aflat curînd de ea și au venit să admire minunea. Printre vizitatori s-a numărat și fizicianul Ernest Lawrence, care s-a uitat fascinat la o piesă a dispozitivului lui Farnsworth numită „multipactor”, care concentra niște fascicule de electroni și le proiecta în rafale, multiplicîndu-le intensitatea. Inspirat, Lawrence s-a întors la Berkeley și a creat primul accelerator de particule din lume.

Pînă la urmă, Farnsworth a obținut 165 de patente, inclusiv pentru toate elementele importante ale televiziunii moderne, de la scanarea și convertirea imaginii pînă la transmiterea unor imagini în direct la distanțe mari. Dar singurul lucru care îi lipsea era modalitatea de a comercializa tot acest sistem.

Aici intră în scenă David Sarnoff.

Lumea lui Sarnoff era radioul. Din punct de vedere tehnic, nu știa absolut nimic despre televiziune – de fapt, nici despre radio nu știa mare lucru –, dar avea două calități care lui Farnsworth îi lipseau cu desăvârșire: talent la afaceri și viziune. El era singurul care putea transforma televiziunea dintr-o noutate interesantă de laborator în ceva ce și-ar fi dorit toată lumea să aibă la trei metri de canapeaua din sufragerie.

Sarnoff s-a născut într-un sat sărac din Rusia, pe actualul teritoriul al Bielorusiei, dar s-a mutat împreună cu familia în Lower East Side, la New York, în 1900, când avea 9 ani. Chiar era de la țară: înainte să ajungă în America, nu mai văzuse în viața lui un drum asfaltat. Acum se afla în cel mai dinamic oraș din lume. Sarnoff a învățat limba engleză, s-a lăsat de școală la 14 ani și a plecat să-și pună amprenta asupra acestei lumi. S-a angajat pe un post de curier la filiala americană a companiei Marconi, unde a ajuns foarte priceput în operarea telegrafului. Toată viața a pretins că a fost primul om care a recepționat și a transmis mai departe vestea despre scufundarea *Titanicului*, de la un birou din magazinul universal al lui Wanamaker. Potrivit lui Sarnoff – și varianta lui Sarnoff nu se intersecta adesea decât foarte vag cu ceea ce s-a întâmplat în realitate –, a rămas la post 72 de ore, coordonând aproape singur toate eforturile de salvare.

În 1919, divizia americană a companiei Marconi a fost preluată de o nouă companie, numită Radio Corporation of America. Sarnoff – tânăr, ambițios, oportunist din instinct – a devenit rapid stăpînul noului mijloc de comunicare în masă. A făcut radioul popular și profitabil – două calități pe care nu le avea în 1920. La vremea aceea radioul era o noutate incitantă, dar un aparat de radio era și o investiție costisitoare, iar oamenii nu erau deloc siguri că merită banii, mai ales că singurul program disponibil era oferit de o bancă, o agenție de asigurări sau o fermă de păsări din localitate.

Comaniilor care fabricau radiouri nu le păsa ce ascultă oamenii sau dacă ascultă ceva, atît timp cît aparatele se cumpărau. În mod uimitor, Sarnoff se pare că a fost singurul care și-a dat seama că oamenii nu aveau să cumpere radiouri dacă nu exista ceva interesant de ascultat. A realizat că, pentru a avea succes, radioul trebuia să fie organizat, profesionist și mai ales distractiv. Ca o demonstrație a potențialului pe care îl avea radioul, a aranjat o transmisiune a finalei dintre Dempsey și Carpentier pe 2 iulie 1921. Sarnoff s-a gîndit că, dacă oamenii își vor da seama că pot asculta transmisiuni în direct de la evenimente interesante chiar în momentul în care aveau loc acestea, se vor îngămădi

să cumpere radiouri. În acest scop, a pus să fie montate niște difuzoare în diferite locuri unde oamenii puteau asculta meciul fără să plătească nimic. În Times Square s-au adunat zece mii de ascultători, la fel și în alte locuri. Totuși, din cauza unei defecțiuni tehnice, nu s-a transmis în direct de pe ring. Detaliile luptei au fost transmise prin telegraf către un studio din Manhattan, unde un crainic recrea meciul pornind de la câteva amănunte sumare și folosindu-și la maximum imaginația. Asta au auzit mulțimile. Nici nu mai conta. Oamenii au crezut că ascultă meciul în direct. Ideea că puteau afla ceea ce se întâmplă în momentul în care se întâmplă li se părea multora un miracol aproape ireal.

În momentul acela, radioul a prins aripi. La vremea când a avut loc meciul dintre Dempsey și Carpentier, exista un radio în una din 500 de case americane. În mai puțin de cinci ani, proporția a ajuns la una din 20. Până la sfârșitul deceniului, radioul avea să pătrundă în aproape toate casele. Nu se mai întâmplase niciodată ca un produs de să fie acceptat de toată lumea într-un timp atât de scurt.

Pentru a ameliora standardele de emisie și a asigura dominația RCA în acest domeniu, Sarnoff i-a convins pe șefii lui să se unească cu Westinghouse și General Electric pentru a forma o rețea de stații radio, National Broadcasting Company. Transmiterea cu succes de către NBC a unor evenimente importante – nu în ultimul rând a sosirii lui Lindbergh la Washington din iunie 1927 – a fost atât de impresionantă, încât a determinat crearea unei a doua rețele, Columbia Broadcasting System, care a început să emită acum, în septembrie 1927. Principalul său investitor era Columbia Phonograph Corporation, care voia să vândă mai multe discuri de fonograf.

Transmiterea prin intermediul rețelelor s-a dovedit a fi extrem de costisitoare. Radioul, spre deosebire de restul mass-mediei de divertisment, era singurul care nu percepea taxe pentru conținutul transmis. Odată ce îți cumpărai un radio, puteai asculta la nesfârșit și gratis toate emisiunile care te interesau. Pe deasupra, programele erau dezamăgitor de efemere. Filmele puteau fi proiectate din nou, piesele de teatru puteau fi jucate de nenumărate ori, dar la radio o piesă, un concert sau un spectacol de varietăți era difuzat o singură dată și gata. Chiar dacă putea fi înregistrat, nimeni nu voia să asculte același lucru în fiecare seară, așa că radioul trebuia să producă tot timpul alte materiale, adesea la costuri amețitoare. Directorii de la NBC au descoperit îngroziți că cele două emisiuni regulate care transmiteau operă costau rețeaua 6 000 de dolari pe săptămână. Era extrem de greu de

scos un profit, încât unii din interior au început să se întrebe dacă radioul avea un viitor pe piață.

Soluția evidentă, vânzarea de publicitate, a prins ciudat de lent. La început, emisiunile, dacă aveau vreun conținut comercial, doar menționau numele sponsorului, fără să prezinte nici un fel de oferte. Radioul comercial a avut de luptat și cu opoziția îndârjită a lui Herbert Hoover, care, în calitate de ministru al Comerțului, avea control și asupra undelor electromagnetice. Hoover credea că radioul ar trebui să se dedice unor scopuri nobile și serioase. „Dacă un discurs al președintelui este folosit precum carnea dintr-un sandvici între două reclame la medicamente, o să se aleagă praful de radio”, a declarat el, amenințând că le va retrage autorizațiile celor care exagerează cu reclamele. Totuși, din fericire, în vara anului 1927 Hoover a fost atît de ocupat cu alte probleme – mai întâi revărsările fluviului Mississippi, apoi alegerea lui ca președinte –, încât nu a mai avut nici chef, nici timp să-și bată capul și cu asta.

Sarnoff abia a așteptat să profite de această situație. A descoperit, după cum bănuia, că pe ascultători nu îi deranjează deloc reclamele. În al doilea an de emisie, NBC vindea reclame în valoare de peste zece milioane de dolari pe an. La începutul anilor '30, publicitatea radiofonică valora 40 de milioane de dolari pe an, pe o piață care se diminuase semnificativ din cauza Marii Depresiuni. Publicitatea din ziare a scăzut cu o treime și cea din reviste cu aproape jumătate, în vreme ce publicitatea radiofonică a luat avînt. Aproape 250 de cotidiane au dat faliment în deceniul de după nașterea radiodifuziunii. Toată lumea asculta radioul acasă, iar David Sarnoff își putea asuma pe bună dreptate aproape tot meritul pentru asta. În 1929, chiar înainte de prăbușirea bursei, acțiunile RCA valorau cu 10 000% mai mult decît cu cinci ani înainte, iar David Sarnoff era răsfățatul industriei radioului.

Și tocmai cînd se întîmplau toate acestea, a descoperit televiziunea. În 1929, Sarnoff a participat la o conferință a radiomecanicilor la Rochester, New York, unde a văzut o prezentare făcută de un inventator isteț pe nume Vladimir Zvorîkin. La fel ca și compatriotul său Igor Sikorski, constructorul de avioane, Zvorîkin crescuse într-o familie bogată din Rusia, dar fugise în America după revoluție. Deși nu știa boabă de engleză cînd a ajuns, și-a găsit de lucru la Westinghouse, în Pittsburgh, și i-a impresionat atît de tare pe directori, încît curînd avea propriul laborator.

Zvorîkin a înțeles posibilitățile televiziunii electronice exact ca și Farnsworth. La Rochester el a vorbit el despre

televiziune și l-a fascinat pe Sarnoff. Acesta a înțeles imediat că televiziunea are viitor ca mijloc de divertisment cu un imens potențial financiar pentru RCA, așa că acum s-a dedicat dezvoltării sale cu un entuziasm aproape alarmant.

Zvorîkin i-a spus lui Sarnoff că îi poate oferi un sistem funcțional în doi ani, costurile fiind de 100 000 de dolari. Sarnoff l-a angajat și i-a oferit absolut tot ce îi trebuia. Până la urmă RCA avea să cheltuie peste 50 de milioane de dolari ca să pună cap la cap un sistem funcțional – un pariu incredibil de riscant pentru o tehnologie neverificată. Mai rău, Sarnoff a descoperit că majoritatea patentelor vitale și mare parte din cunoștințele legate de acestea îi aparțineau unui tânăr cu neverosimilul nume Philo Farnsworth, din San Francisco.

Lui Farnsworth nu îi mergea chiar așa de bine. Transmiterea unei imagini clare înfățișând o linie era una, dezvoltarea acestei idei într-un sistem de divertisment perfect funcțional era cu totul altceva. Chiar și pentru o instalație destul de rudimentară ar fi fost necesară o investiție de milioane de dolari, pe care, evident, Farnsworth nu îi avea. Aflînd de progresele sale, Zvorîkin i-a făcut o vizită. Farnsworth, crezînd că RCA voia să-i acorde licență pentru brevete, i-a arătat bucuros lui Zvorîkin totul, inclusiv cum să facă un disector de imagini, aparatul pe care se baza întregul lui sistem. Mulțumită ajutorului său, RCA a dezvoltat rapid alt disector de imagini. Sarnoff l-a informat vesel pe Farnsworth că de fapt RCA nu vrea și nici nu are nevoie de patentele lui – ceea ce era o minciună –, dar că era dispusă să-i ofere generoasa sumă de 100 000 de dolari pentru tot ce are: patente, scheme, prototipuri și tot ce mai era prin laboratorul lui. Farnsworth a refuzat oferta, considerînd-o o insultă, ceea ce și era.

Tot mai disperat să facă rost de bani, Farnsworth a vîndut totul către Philadelphia Storage Battery Company, mai bine cunoscută ca Philco, și s-a mutat în est. Nu i-a mers prea bine nici aici. Farnsworth detesta să lucreze ca salariat. Cînd i-a murit copilașul, a cerut niște zile libere ca să-i ducă trupul înapoi în Utah și să-l îngroape alături de familia lui. Philco nu l-a lăsat să plece, așa încît la scurt timp după aceea au rupt relațiile. Între timp cei de la Philco au ajuns să fie convinși că RCA încearcă să-i mituiască ori să-i șantajeze pe angajații lor ca să dezvăluie secrete profesionale. I-au dat în judecată pe unii operatori de la RCA, acuzîndu-i că îi atrag pe angajații de la Philco cu „băuturi alcoolice la hoteluri, restaurante și

cluburi de noapte”. Cazul a fost soluționat în afara instanțelor de judecată.

Toate acestea îl făceau pe Farnsworth tot mai paranoic și mai stresat. Din tânărul încrezător și zâmbitor care fusese cu un an sau doi înainte, ajunsese un tip mohorât și parcă obsedat. Până și părul lui părea furios. S-a certat cu investitorii săi inițiali și a refuzat categoric să colaboreze cu oricine din afară. În cele din urmă, a dat în judecată RCA pentru încălcarea patentelor.

Sarnoff nu suporta să fie niciodată pe locul al doilea și nu ezita să-i zdrobească pe cei ce reprezentau o amenințare pentru el. Atunci când electrotehnicianul Edwin H. Armstrong a inventat radioul FM, care oferea semnale mai clare și mai puternice decât radioul AM, Sarnoff a făcut tot ce îi stătea în putere ca să-l împiedice, cerînd Comisiei Federale pentru Comunicații să restricționeze lărgimea de bandă disponibilă. Armstrong a apelat la instanță și a simțit pe pielea lui urgia RCA. Avocații acestei companii l-au plimbat ani întregi prin tribunale. Armstrong și-a șubrezit sănătatea și și-a cheltuit și ultimul bănuț luptîndu-se cu ei. Disperat și sărac lipit, s-a sinucis în 1954.

Acum RCA se lupta cam în același fel cu Farnsworth. Sustinea că Farnsworth nu a inventat televiziunea electronică în 1922 pe motiv că unui puștan de 15 ani nu ar fi avut cum să-i vină în cap o idee care ocolise atîția ani chiar și cele mai strălucite minți din domeniul științei și tehnologiei. Din fericire pentru Farnsworth, fostul lui profesor de chimie, Justin Tolman, a venit cu schița făcută de el. Aceasta și faptul că Farnsworth poseda piesele relevante a convins curtea. În 1935, aceasta a hotărât că Farnsworth era „inventatorul necontestat al televiziunii” – o victorie uluitoare pentru un inventator singuratic.

În esență, RCA nu a ținut cont de această hotărîre. La Expoziția Mondială de la New York din 1939 a prezentat un televizor funcțional ce depindea în totalitate de patentele lui Farnsworth, pe care nici nu le cumpărase, nici nu ceruse permisiunea să le folosească. După ani de certuri, RCA a consimțit pînă la urmă să-i plătească un milion de dolari lui Farnsworth, plus drepturi de autor pentru fiecare televizor vîndut. Totuși, cele mai valoroase patente ale lui Farnsworth au expirat la sfîrșitul anilor '40, tocmai cînd televiziunea era pe punctul de a da lovitura, așa că nu s-a îmbogățit niciodată așa cum ar fi meritat.

În 1950, Sarnoff a obținut de la Asociația Producătorilor de Radiouri și Televizoare din America promisiunea că începînd din acel moment îl va numi „părintele televiziunii”,

iar pe Vladimir Zvorîkin „inventatorul televiziunii”. Farnsworth a fost efectiv eliminat.

Farnsworth s-a retras în Maine și a căzut victimă alcoolului. A murit în martie 1971, beat, deprimat și uitat de toți. Avea 64 de ani. În necrolog, *The New York Times* nu l-a numit inventatorul televiziunii, ci un „pionier în proiectarea televiziunii”. Sarnoff a murit tot în 1971, la venerabila vîrstă de 80 de ani.

După televiziune, Vladimir Zvorîkin a contribuit și la inventarea microscopului electronic. A trăit încă 11 ani după Sarnoff și Farnsworth, murind în 1982, cu o zi înainte să împlinească 93 de ani. Într-un interviu din 1974 a declarat că el nu se uită niciodată la televizor, pentru că este foarte stupid, și că cea mai mare contribuție a lui la tehnologia de televiziune a fost că a inventat comutatorul.

De fapt, comutatorul a fost inventat de Philo Farnsworth, făcînd parte din primul lui patent.

Capitolul 28

Cei mai mulți dintre noi, dacă ni se dau o foaie de hîrtie, un creion și cîteva minute de gîndire, am putea întocmi o listă destul de lungă de scriitori care erau activi în anii '20: F. Scott Fitzgerald, Ernest Hemingway, William Faulkner, James Joyce, Virginia Woolf, T.S. Eliot, Gertrude Stein, Dorothy Parker, Ezra Pound și așa mai departe.

Totuși, este puțin probabil ca mulți dintre noi să includă pe listă și numele lui Harold Bell Wright. Însă Wright era mai popular decît oricare dintre cei enumerați mai sus și este posibil să fi vîndut mai multe cărți în timpul vieții sale decît toți ceilalți la un loc. În 1925, cînd a ieșit de la tipar primul tiraj al romanului său *A Son of His Father*, la Chicago, a umplut 27 de vagoane de marfă. Cartea lui din 1911 *The Winning of Barbara Worth* a fost atît de apreciată, încît fanii au botezat după ea un hotel, o stradă și o școală. Cărțile lui Wright erau siropoase și previzibile – invariabil, era vorba despre cineva care fusese lovit de nenorociri în viață, dar apoi găsisese fericirea și succesul prin muncă asiduă și camaraderie creștinească –, însă oamenii nu se mai săturau de ele.

Cam același lucru se putea spune și despre o droaie de alți scriitori ale căror nume au fost de mult înghițite de anonimat. Cosmo Hamilton, Arthur Somers Roche, Coningsby Dawson, T.S. Stribling, Hervey Allen, Stark Young, Hermann Keyserling, Warwick Deeping, Thyra Samter Winslow, Knut Hamsun, Julia Peterkin, Gene Stratton-Porter, Zona Gale și Mazo de la Roche – toți s-au bucurat de vînzări mai mari și uneori de mai multă faimă decît oricare dintre scriitorii anilor '20 de care cei mai mulți dintre noi ne amintim.

Totuși, nici unul – nici măcar Harold Bell Wright la apogeul sentimentalismului său – nu ar putea să se compare cu succesul altor doi scriitori americani ale căror cărți s-au vîndut încontinuu decenii de-a rîndul. Aceștia au fost Zane Grey și Edgar Rice Burroughs, aproape sigur doi dintre cei mai populari autori de pe planetă în secolul XX.

Aveau foarte multe în comun. Amîndoi erau din Vestul Mijlociu, amîndoi s-au dedicat destul de tîrziu scrisului – Grey la 30 de ani, Burroughs la 35 – și au avut succes încă

mai târziu și, aproape după orice standarde, amîndoi scriau groaznic. Ciudat este nu că nu mai au un public larg și la ora actuală, ci că au avut la un moment dat. Despre Grey, criticul Burton Rascoe scria: „Este greu de închipuit un scriitor care să aibă mai puține merite ca stil ori substanță decît Grey și în același timp să fie și citit”. În general, Burroughs a scăpat de asemenea insulte deoarece, ca autor de literatură de senzație, se considera că nu merită nici măcar să fie pomenit cu dispreț. Dar lumea devora tot ce scriau. Nu știe nimeni cîte cărți au vîndut – estimările variază destul de mult, de la 25 de milioane fiecare pînă la vreo 60 de milioane dacă se pun la socoteală și traducerile, edițiile postume și romanele publicate în foileton prin reviste. Indiferent care ar fi totalul în realitate, pentru amîndoi a fost, fără îndoială, un număr mulțumitor de mare.

Grey, datorită secretelor sale, era mai interesant. Portretele din ziare și reviste îl descriau ca pe un dentist agreabil și modest din Ohio care scria cărți de aventuri în timpul liber, a dat lovitura în 1912 cu *Secta profitorilor*, apoi a scos pe bandă rulantă o serie de cărți extrem de populare, majoritatea westernuri, într-un interval de aproape 30 de ani. A inventat sau cel puțin a invadat piața cu multe convenții ale genului – personajul negativ hain la suflet, fermierul hărțuit și fiica lui castă și frumoasă, cowboy-ul puternic și scump la vorbă „care nu își dăruiește inima nici unei femei, numai iepei lui cu nasul cald”, cum frumos a spus odată un scriitor.

Dar Grey avea un mare secret. În particular, era extraordinar de libidinos. Foarte pasionat de viața în aer liber, făcea adesea lungi drumeții prin sălbăticie însoțit de tinere atrăgătoare și curajoase – cele două tinere verișoare ale soției lui, prietene de familie, cunoștințe întîmplătoare – și se culca cu toate. Uneori lua cu el și cîte patru odată. Cîteodată le mai aducea și la el acasă după aceea. Cum povestește biograful său Thomas H. Pauly: „Există un număr uriaș de fotografii făcute de Grey, înfățișînd femei goale cu care el face diferite activități sexuale, inclusiv contact sexual... Fotografiile acestea sînt însoțite de zece mici jurnale, scrise în codul secret al lui Grey, care conțin descrieri explicate ale aventurilor sale sexuale”.

Între aceste ieșiri înviorătoare, Grey ducea o viață liniștită alături de soția lui, o femeie cu o fire stoică, în Lackawanna, Pennsylvania, iar apoi în Altadena, California, și scria două sau, uneori, trei cărți pe an. A scris în total vreo 95 de cărți și a lăsat în urma sa atît de multe manuscrise în 1939, cînd a murit brusc de un atac de cord, încît peste 14 ani Harper & Brothers încă publica romane inedite de Zane

Grey. Cel mai mult a câștigat 500 000 de dolari pe an. În 1927 a câștigat aproape 325 000 de dolari. Ca o comparație, F. Scott Fitzgerald, în anul lui cel mai bun, a câștigat 37 599 de dolari.

Edgar Rice Burroughs a avut o viață mai liniștită decât Grey – la urma urmei, cine nu a avut? –, dar a scris chestii mai îndrăznețe. Cu trei ani mai tânăr decât Grey, Burroughs s-a născut în 1875 într-o familie înstărită din Chicago, dar a fost un fel de oaie neagră a familiei și s-a chinuit mult să-și găsească un scop în viață. În tinerețe a plecat în vest și a încercat să fie vânzător la magazin, fermier, căutător de aur și polițist la căile ferate, fără nici un succes, după care a descoperit că are talent la scris. În 1912, la vârsta de 36 de ani, a publicat prima lui carte de mare succes, *Tarzan din neamul maimuțelor*.

Burroughs nu a fost un scriitor de mîna a doua. Folosea intrigi caracteristice literaturii senzaționale, dar scria cu oarece eleganță, de parcă nu înțelegea foarte bine acest gen. Iată primele rînduri din *Tarzan din neamul maimuțelor*:

Povestea ce urmează mi-a fost istorisită de o persoană care nu avea vreun motiv anume să mi-o spună mie sau oricui altcuiva. Faptul că a pornit s-o depene poate fi pus pe seama influenței pline de ispite pe care a avut-o asupra povestitorului un cules de vii, ca din bătrîni, iar continuarea pînă la capăt a acestei ciudate povești se datorește scepticei incredulități cu care am întîmpinat-o eu în zilele ce-au urmat¹.

N-o fi el chiar Tolstoi, dar cu siguranță e departe de începuturile formulate simplist, care intră direct în subiect, ale celor mai multe cărți de ficțiune ieftină de la vremea aceea. De-a lungul unei cariere ce a durat aproape 40 de ani, Burroughs a scris vreo 80 de cărți, printre care 36 de romane cu Tarzan, o grămadă de science-fiction și cîteva westernuri. Toate cărțile sale au următoarele caracteristici: o acțiune antrenantă, femeiuști sumar îmbrăcate și un atașament neclintit față de idealurile eugeniei. Tarzan însuși ar fi putut sta pe un afiș de promovare a mișcării eugeniste. *Tarzan*, după cum mulți cititori probabil știu deja, e povestea unui prunc englez dintr-o familie aristocratică rămas orfan în jungla africană, care este crescut de maimuțe. Din fericire, pentru că este alb și anglo-saxon, este în mod inherent curajos, puternic, hotărît și bun, etic din instinct și suficient de inteligent ca să rezolve orice problemă. Chiar învață singur să citească – ceea ce e mare lucru, avînd în vedere că nu

vorbește nici o limbă omenească și nu știe ce e o carte când o vede prima dată. Slavă Domnului că exista superioritatea rasei!

Crearea sau viața unor ființe superioare este un subiect care l-a preocupat pe Burroughs pe tot parcursul carierei sale. Aproape toate cărțile lui care au ca decor spațiul cosmic se preocupă de crearea unor rase evolute pe Marte sau pe Venus². În *Pierdut pe Venus*, scrie plin de admirație despre o societate în care „nu avea voie să trăiască nici un copil nedesăvârșit” și cetățenii cu „deficiențe fizice, morale sau mentale erau împiedicați să aducă pe lume și alții ca ei”. Înapoi pe pământ, semnând un articol din *Los Angeles Examiner*, insista că lumea ar fi un loc mai bun dacă toți „imbecilii morali” ar fi eliminați sistematic. Ba chiar și-a intitulat una dintre cărți *Podul și puștiul din Oskaloosa*. La Oskaloosa se născuse Harry H. Laughlin.

Cu timpul, Burroughs devenea tot mai neglijent. Repeta intrigi pe care le mai folosisese și scria adesea uluitor de superficial. Singurul lui roman din 1927, *Căpetenia*, începe așa:

Aproape gol, în afara unei bucăți de pânză prinse în jurul mijlocului, niște sandale rudimentare, o bucată de blană și un acoperământ cu coarne de bizon pe cap, un războinic sălbatic țopăia și dansa în ritmul tobelor.

Patru paragrafe mai jos citim:

Aproape gol, în afara unei bucăți de pânză prinse în jurul mijlocului, niște sandale rudimentare, o bucată de blană și un acoperământ cu coarne de bizon pe cap, un războinic sălbatic pășea fără zgomot printre trunchiurile copacilor uriași.

Uneori pur și simplu începea să bată cîmpii. Iată-l pe un războinic marțian pe nume Jeddak șoptind dulcegării la urechea Thuviei, domnița de pe Marte, într-o carte cu același titlu din 1920:

Ah, Thuvia din Ptarth, ești rece chiar și în fața iubirii mele mistuitoare și înflăcărate! Mai împietrit și mai rece decât inima ta nu este nici ărsitul împietrit și rece din care e făcută banca asta de trei ori mai dornică decât tine, pe care se sprijină trupul tău divin și nepieritor!

Astfel de pasaje se puteau prelungi destul de mult. Dar nu părea să conteze. Oamenii încă îi cumpărau cu

religiozitate cărțile când a murit în California în urma unui atac de cord, în martie 1950, la vârsta de 74 de ani.

Dintre autorii serioși de ficțiune, doar Sinclair Lewis s-a bucurat de vânzări mari în vara anului 1927. *Elmer Gantry* a fost de departe cea mai bine vândută operă de ficțiune în acel an. Satiră a predicatorilor evangheliști, a fost condamnată în general în toată țara, mai ales de predicatorii evangheliști. Predicatorul fundamentalist Billy Sunday, înștiințat de conținutul acestei cărți, l-a invocat pe Dumnezeu „să-l prăpădească pe Lewis”, un gest nu tocmai creștinesc din partea lui. Pastorul C.S. Sparkes de la biserica parohiei Sauk Centre, Minnesota, orașelul în care se născuse Lewis, l-a comparat înverșunat pe Lewis cu Charles Lindbergh, care avea o aură de sfințenie, spunând că mintea lui Lewis era „moartă – nu concepe bunătatea, puritatea și virtutea”, în timp ce Lindbergh era „curat la minte și la suflet”.

Elmer Gantry a fost interzisă în mai multe orașe – în Boston, vânzarea sa a fost declarată infracțiune pasibilă de pedeapsă, nu doar contravenție, ca să se sublinieze cât era de respingătoare –, dar, desigur, asemenea interdicții nu au făcut decât să sporească ispita fructului oprit pentru cei ce izbuteau să facă rost de carte. Romanul s-a vândut în 100 000 de exemplare în prima zi după ce a ieșit de sub tipar, iar spre sfârșitul verii se apropia de 250 000 – cifre la care nu puteau spera nici măcar Grey și Burroughs.

Elmer Gantry a fost al cincizecilea dintr-o serie de succese comerciale și de critică pentru Lewis datorită cărora a devenit cel mai admirat scriitor de la acea vreme. Celelalte au fost *Strada mare* (1920), *Babbitt* (1922), *Martin Arrowsmith* (1925) și *Capcana* (1926). În 1930, avea să fie primul american căruia i s-a decernat Premiul Nobel pentru literatură. Nu era pe gustul tuturor. Într-o scrisoare trimisă redactorului său, Ernest Hemingway spunea: „Dacă aş scrie și eu așa de siropos și de prost ca cretinul ăla pistruiat, aş putea să scriu ani de-a rândul câte cinci mii de cuvinte pe zi”. Deși Lewis încă nu își dădea seama de asta, anul 1927 avea să fie apogeul carierei sale. După aceea romanele lui nu aveau să mai fie la modă și el urma să cadă în patima alcoolului, chinuit de niște crize de delirium tremens atât de groaznice, încât a trebuit să fie pus în cămașă de forță.

Hemingway nu a scos nici un roman 1927. A fost ocupat mai tot timpul cu probleme personale – a schimbat o nevastă cu alta la Paris la începutul verii, cam în perioada în care ajungea și Lindbergh pe-acolo –, dar a publicat un volum de proză scurtă, *Bărbați fără femei*. Dorothy Parker scria în *The*

New Yorker că este „o operă cu adevărat magnifică... Nu știu dacă există o colecție de povestiri mai bună decât aceasta”, dar cartea nu a stîrnit același entuziasm în rîndul publicului ca romanul de debut al lui Hemingway, *Fiesta*, publicat cu un an înainte. Bine primite, dar fără un succes comercial extraordinar au fost și *Puntea Sfîntului Ludovic* a unui nou scriitor pe nume Thornton Wilder și *Țîntarii* altui nou-venit pe scena literară, William Faulkner.

F. Scott Fitzgerald, celălalt gigant al literaturii americane din acea epocă – pentru noi, dacă nu și pentru contemporanii săi –, nu a scos nici o carte în 1927. Însă a ajuns pentru prima dată la Hollywood, atras de un contract prin care era angajat să scrie scenariul unui film intitulat *Ruj*. Urma să fie plătit cu 3 500 de dolari în avans și încă 12 000 dacă scenariul era acceptat, dar, dacă acesta era considerat necorespunzător și era respins, nu mai primea restul banilor. Fitzgerald a dat și o audiție, dar nu s-a descurcat prea bine nici la acest capitol. Pînă la urmă, aventura lui din California l-a costat mult mai mult decât a cîștigat. În 1927 Fitzgerald intrase vertiginos pe o pantă descendentă. *Marele Gatsby*, publicat cu doi ani înainte, fusese un eșec. Depozitul editurii care îl publicase, Charles Scribner's Sons, era plin de teancuri de exemplare nevîndute, care aveau să fie tot acolo și atunci cînd a murit Fitzgerald, falit și căzut în uitare, în 1940. Lumea avea să-l redescopere abia în anii '50.

Interesant este că în 1927 industria cărții era în continuă schimbare, în mare parte din cauza unei vechi prejudecăți. În mod tradițional, evreii nu erau publicați (decît la un nivel local și fără nici un viitor). Toate editurile cu tradiție – Harper & Brothers, Scribner's, Doubleday, Houghton Mifflin, Putnam's – erau formate exclusiv din albi în mare parte protestanți, iar cărțile scoase de ele tindeau să fie meticulos conservatoare. Asta a început să se schimbe în 1915, cînd un tînăr evreu pe nume Alfred A. Knopf, fiul unui director de publicitate, a înființat o editură care încă îi poartă numele. Knopf a adus Americii operele lui Sigmund Freud, Franz Kafka, Jean-Paul Sartre, Albert Camus, André Gide, D.H. Lawrence, E.M. Forster, Thomas Mann și ale multor alora. Preponderența autorilor străini se explica pur și simplu prin faptul că mulți agenți literari americani nu voiau să aibă de-a face cu editura unui evreu.

Toate acestea au scos foarte mult în evidență conservatorismul vechilor edituri ale albilor protestanți de origine engleză. Charles Scribner's Sons, o afacere de familie înființată în 1846, s-a lăudat mulți ani că nu a publicat nici un cuvîntel care să facă fecioarele să roșească, dar acum a fost

nevoită să se adapteze noilor moravuri. La începutul anului 1927, când Maxwell Perkins, cel mai celebru redactor al său, lucra la volumul de proză scurtă al lui Hemingway amintit mai sus, a considerat că trebuie să-l prevină pe Charles Scribner al II-lea, șeful firmei, că acesta conține anumite cuvinte care l-ar putea șoca. Perkins era atât de demodat, încât nici măcar nu a îndrăznit să rostească acele cuvinte, ci le-a scris pe o hîrtie. Dar era și un cuvînt pe care nu a putut nici măcar să-l scrie. (Nu se știe care erau cuvintele cu pricina și nici dacă au fost păstrate – toate sau o parte din ele – în varianta finală a cărții.)

Interesant este că, deși Scribner's se codea să publice vulgarități, în 1927 nici nu a clipit când a fost vorba să scoată una dintre cele mai virulent rasiste cărți din acel deceniu, *Reconceperea Americii*, scrisă de eugenistul amator Lothrop Stoddard. Cartea anterioară publicată de domnul Stoddard la Scribner's, *Fluxul culorii împotriva supremației lumii albe*, ne lămurește mai clar cam care era poziția dumisale. În *Reconceperea Americii*, Stoddard spunea că America ar trebui să creeze o societate „birasială”, ceea ce nu voia să însemne una în care oamenii să se amestece armonios, ci tocmai contrariul: una în care albi și non-albi să fie separați de cînd se nasc pînă cînd mor, ca să nu riște să se contamineze reciproc. Cartea a avut recenzii favorabile în mai multe locuri.

În timp ce Knopf își construia o nișă profitabilă publicînd autori străini, o altă editură nouă a unui evreu avea mare succes descoperind – sau în unele cazuri redescoperind – scriitori americani. Este vorba despre Boni & Liveright, botezată astfel după frații Albert și Charles Boni și Horace Liveright, care pentru o scurtă perioadă a fost poate cea mai interesantă și mai dinamică editură din America. Frații Boni deținuseră pînă de curînd Washington Square Bookshop, o librărie unde se adunau cei cu vederi de stînga din Macdougall Street, iar Liveright era comis-voiajor, vînzînd obligațiuni. Deși cei trei fondatori nu prea aveau experiență în domeniu, editura a devenit curînd renumită.

Cei trei se ciondăneau încontinuu și la începutul anilor '20 ambii frați Bonis își luaseră lumea în cap, lăsîndu-l pe Liveright singurul stăpîn. În cei trei ani dintre 1925 și 1927, acesta a scos pe piață poate cea mai impresionantă serie de cărți de calitate publicate vreodată de o singură editură într-o perioadă foarte scurtă. Printre ele se numărau *O tragedie americană* de Theodore Dreiser, *Rîs amar* de Sherwood Anderson, *În timpul nostru* de Ernest Hemingway (care apoi

s-a dus la Scribner's), *Plata soldatului* de William Faulkner, *Destulă frînghie* de Dorothy Parker, *Cupa de cristal* de Gertrude Atherton, *Viața mea* de Isadora Duncan, *Educația și viața bună* de Bertrand Russell, *Napoleon* de Emil Ludwig, *Familia Thibault* de Roger Martin du Gard (acum uitat, dar care avea să primească în curînd un Premiu Nobel), *Zilele de aur* de Lewis Mumford, trei piese de Eugene O'Neill, niște volume de poezii de T.S. Eliot, Ezra Pound, E.E. Cummings, Edgar Lee Masters și Robinson Jeffers, precum și o carte cu nimicuri vesele scrisă de Anita Loos, scenaristă la Hollywood, și intitulată *Bărbații preferă blondele*. Pretinzîndu-se a fi jurnalul unei profitoare cam amețite pe nume Lorelei Lee, *Bărbații preferă blondele* nu era cine știe ce literatură de calitate, dar s-a vîndut foarte bine. Se spune că James Joyce ar fi fost încîntat de ea.

Liveright era un mare editor, dar nu avea deloc simțul afacerilor. Dădea avansuri prea generoase, angaja mult mai mulți oameni decît avea nevoie și le plătea salarii mai mari decît ar fi trebuit. Din cauza deciziilor lui comerciale proaste, Boni & Liveright nu a avut profit decît 1 203 dolari în 1927, fiind în mare pericol să dea faliment.

Liveright a mai turnat gaz peste foc investind masiv și în general fără succes la bursă și pe Broadway. În 1927, pentru scurt timp salvarea i-a venit de unde nu se aștepta. A adus de la Londra o piesă de teatru care avusese mare succes acolo: *Dracula*. Pentru punerea în scenă americană, a ales un actor nu foarte cunoscut de origine maghiară, pe nume Bela Lugosi. Deși Lugosi era în America de șase ani, încă nu vorbea bine engleza și își învăța replicile mecanic, fără să înțeleagă sensul, ceea ce îl făcea să aibă o dicție interesantă. Lugosi își începuse cariera interpretînd roluri romantice, dar în 1926 a fost personajul negativ într-un filmuleț memorabil intitulat *Diavolul din brînză*. Se pare că datorită acestuia a primit rolul lui Dracula. Pe 19 septembrie, piesa s-a jucat la Teatrul Shubert din New Haven, Connecticut. După două săptămîni de reprezentații în avanpremieră care s-au bucurat de succes, a avut premiera oficială la Teatrul Fulton din New York pe 5 octombrie, chiar înainte ca Lugosi să împlinească 55 de ani. Liveright a avut poate cea mai bună idee din viața lui și a apelat la un truc: a pus o soră medicală să stea pe-aproape la fiecare spectacol ca să-i ajute pe cei care leșină, pentru a sublinia cît de înspăimîntătoare este experiența *Dracula*. Stratagema a funcționat de minune. *Dracula* a avut un succes de proporții, jucîndu-se un an întreg la New York; a urmat un turneu de

doi ani prin țară. Asta i-a adus lui Liveright o mulțime de bani tocmai când avea mai mare nevoie.

Și Bela Lugosi a devenit faimos în rolul lui Dracula, căci în esență cam asta a făcut în tot restul carierei sale. A avut rolul principal în filmul turnat în 1931 și într-un mare număr de continuări. A schimbat mai multe de neveste – a fost însurat de cinci ori – și a devenit dependent de narcotice, dar pe plan profesional nu a mai făcut aproape nimic altceva aproape 30 de ani. A fost atât de devotat acestui rol, încât, atunci când a murit, în 1956, a fost îngropat în costumul contelui Dracula.

Pentru Horace Liveright, *Dracula* s-a dovedit a fi doar un respiro, nu o soluție. Firma a dat faliment în 1933, dar deja își îndeplinise nobila misiune. Mulțumită aproape exclusiv lui Knopf și Liveright, industria americană a cărții era mult mai cosmopolită și mai îndrăzneată spre sfârșitul anilor '20 decât fusese cu vreo 10-12 ani înainte.

După o primăvară și o vară neinspirate, Broadway-ul începea în sfârșit să se miște promițător. În septembrie se desfășurau repetiții la două spectacole care urmau să aibă un succes îndelungat. Una era *Funny Face*, cu muzică și versuri de George și Ira Gershwin. Avându-i în rolurile principale pe Fred și Adele Astaire și pe Betty Compton, amanta primarului Jimmy Walker, avea să fie un mare hit, jucându-se 250 de reprezentații. Printre cântecele sale se numărau „My One and Only” și „’S Wonderful”. Într-un acces de exuberanță, a fost inclus în spectacol și un rol pentru un „aviator Lindberghian”. (Ecranizarea din 1957 a fost complet diferită și a eliminat acest personaj, iar dintre cântecele originale nu a păstrat decât patru.)

Mult mai influent a fost un musical complex despre viața pe o ambarcațiune de pe Mississippi pe care aveau loc spectacole. Intitulat *Show Boat*, avea să schimbe teatrul muzical pentru totdeauna. Așa cum spunea un istoric, „istoria teatrului muzical american, pur și simplu, se împarte în două epoci: înainte de *Show Boat* și după *Show Boat*”.

Show Boat avea la bază un roman publicat cu un an înainte de Edna Ferber, care abia de puțin timp – și destul de târziu în viață – ajunsese o scriitoare de mare succes. Edna Ferber, fiica unui comerciant evreu din Appleton, Wisconsin, avea 42 de ani în vara anului 1927. Era mică de statură și cam plinuță, nu se căsătorise și nu avusese niciodată un iubit, dar avea în schimb o limbă ascutită. Odată, autorul Michael Arlen, văzînd-o cu un sacou la două rînduri, i-a zis: „Vai, Edna, arăți aproape ca un bărbat!”, la care ea i-a replicat:

„Vai, Michael, și tu la fel!”. Fiind inteligentă și spirituală, era bine-venită la Masa Rotundă de la Algonquin, clubul informal al minților strălucite care se adunau în fiecare zi de lucru la Hotel Algonquin, și îmbrățișată – profesional vorbind – de George S. Kaufman, cel mai de succes autor de comedii de la vremea aceea. Au colaborat extrem de bine la o serie de comedii.

Oricât de talentată era la comedii, ca romancieră Edna Ferber nu prea s-a descurcat. Romanul *Show Boat* este „un soi de antologie hilară a scrisului prost”, cum spunea cu candoare John Lahr. Ca dovadă a tendinței ei de a scrie „ca o adolescentă care se îndoapă cu pastile de slăbit”, el citează acest pasaj: „Și Mississippi era un tigru roșiatic, stîrnit, furios, însetat de sînge, zvîcnind din coada lui lungă, sfișiind cu ghearele lui crude și înfigîndu-și adînc colții în mal ca să înghită dintr-odată pămînt, case, vite, oameni chiar”. Dar era altă epocă, iar cartea li s-a părut multora încîntătoare. Printre cei mai mari fani ai săi se număra și compozitorul Jerome Kern. Numai nu a implorat-o pe Ferber să-l lase să facă un musical după carte. Ea se îndoia că ar fi posibil, dar l-a lăsat să încerce. Rezultatul a fost ceea ce un istoric al teatrului a numit „poate cel mai de succes și mai influent musical de pe Broadway scris vreodată”.

Kern s-a născut la New York în 1885 (în același an cu Edna Ferber), într-o familie prosperă. Tatăl lui era un afacerist de succes, iar micul Jerome a primit o educație bună. A studiat teoria muzicii și compoziția la New York College of Music, deși în primii ani a lucrat pentru Tin Pan Alley. Inițial se specializase în compunerea unor cîntece noi pentru piese importate – interpolări, cum li se zicea în jargon –, dar curînd scria partituri originale. Kern a fost cît pe ce să nu mai ajungă niciodată faimos. Își rezervase un loc pe *Lusitania* în mai 1915, în ultimul voiaj dezastruos al pachebotului, dar s-a trezit prea tîrziu și l-a pierdut.

Pe Broadway era o perioadă extraordinar de aglomerată. În anii '20 s-au lansat în medie cîte 50 de musicaluri noi anual. Kern era uluitor de prolific. Numai în 1917, a compus muzica pentru cinci spectacole, plus o serie de alte cîntece. Dar era și ambițios. În același an scria: „După părerea mea, momentele muzicale ar trebui să continue acțiunea piesei și să fie reprezentative pentru personalitatea personajelor care le interpretează”. Aceasta era, oricît de improbabil ar părea astăzi, o idee revoluționară, iar *Show Boat* avea s-o materializeze.

Lui Kern nu i-ar fi stricat un mare succes. O dăduse deja în bară o dată în 1927. *Lucky* avusese premiera pe 22 martie,

fiind întâmpinat cu cronici și pozitive, și negative, fiind anulat două luni mai târziu (în ziua în care Lindbergh ateriza la Paris). Se pare că spectacolul conținea și un cântec superb, „Spring Is Here”, dar Kern nu l-a publicat și între timp s-a pierdut. Dintre ultimele cinci spectacole ale lui Kern, unul singur, *Sunny*, fusese un adevărat hit. Celelalte fuseseră în general cam dezamăgitoare. *Dear Sir* nu a avut decât 15 reprezentații. Așa că *Show Boat* a fost pentru el o producție crucială, dar și un pariu foarte riscant.

Avea o intrigă complicată, acoperea un interval de 40 de ani și aborda problema foarte sensibilă a rasei – nu tocmai caracteristicile unui spectacol amuzant și ușurel la care să-ți petreci relaxat o seară. Repetițiile la *Show Boat* au început în a doua săptămână din septembrie, cu aproape trei luni înainte de data programată a premierei sale pe Broadway, deci cu mult mai devreme decât se întâmpla de obicei, dar numerele acestei producții de mare amploare trebuiau pregătite cu foarte mare grijă.

Cu muzica lui Kern, versuri scrise de Oscar Hammerstein al II-lea, coregrafie de Sammy Lee și decoruri de Joseph Urban, *Show Boat* a fost pus în scenă la Teatrul Național din Washington pe 15 noiembrie, apoi s-a jucat la Philadelphia, iar în cele din urmă a ajuns pe Broadway, la noul Teatru Ziegfeld, pe 27 decembrie. *Rio Rita*, piesa pe care Charles Lindbergh nu a mai apucat s-o vadă ca lumea, a trebuit să se mute în altă parte ca să-i facă loc. Peste tot spectacolul a fost primit cu un imens entuziasm.

Cum spunea Lahr în 1993, „nu se mai văzuse niciodată așa ceva pe vreo scenă din America”. Spectacolul acesta a marcat nașterea musicalului integrat, ceea ce înseamnă pur și simplu că toate elementele unui musical – text, cântece, dans, decoruri – formau împreună un întreg coerent, exact ceea ce dorea Kern încă din 1917.

Show Boat era îndrăzneț din toate punctele de vedere. Era despre căsătoria între rase și despre relațiile dintre negri și albi și prezenta cu compasiune situația disperată a populației de culoare din Sud. Avea un cor de 96 de oameni, în care numărul negrilor era egal cu cel al albilor, și era prima producție din istoria teatrului american în care negrii și albi cântau împreună pe scenă. Cu numai trei ani înainte, când autoritățile au aflat că piesa lui Eugene O'Neill *Toți copiii lui Dumnezeu* propunea să arate pe scenă copii negri și albi jucându-se împreună ca și cum ar fi fost ceva normal, procurorul Manhattanului a trimis poliția s-o oprească. Așa încât chiar și numai din acest motiv spectacolul

era extraordinar de incitant. Pentru cei înclinați să devină deschiși la minte, acesta a fost un moment hotărâtor.

Spectacolul conținea șase cîntece care sînt foarte cunoscute și astăzi – „Ol’ Man River”, „Can’t Help Lovin’ Dat Man”, „Bill”, „Make-Believe”, „Why Do I Love You” și „You Are Love”. S-a dovedit că „Ol’ Man River” semăna ciudat de mult cu un cîntec intitulat „Long-Haired Mamma”, publicat deja în același an. Așa i s-a părut și compozitorului, Maury Madison, așa că l-a dat în judecată pe Kern. Pînă la urmă au ajuns la o înțelegere în afara tribunalului.

Conținutul spectacolului nu era nici pe departe rețeta unui succes garantat. Pe lîngă căsătoria interracială, aborda foarte serios și jocurile de noroc și căsniciile destrămate. În plus, era extrem de lung, terminîndu-se după 11.30 noaptea. Dar oamenii se înghesuiau să-l vadă. Mai multe persoane din public au fost literalmente emoționate pînă la lacrimi. Încă de la început *Show Boat* a avut un succes răsunător, cu încasări de 50 000 de dolari pe săptămîină în toată perioada cît s-a jucat.

A fost o săptămîină de neuitat pentru Edna Ferber. A doua seară după ce s-a jucat pentru prima dată *Show Boat*, a avut premiera și o piesă pe care a scris-o împreună cu George S. Kaufman, *The Royal Family*. Comedia, care parodia cu iscusință celebrul clan de actori Barrymore, temperamentalii și înfumurați, a avut imediat succes și s-a jucat timp de zece luni. Familia Barrymore merita din plin să fie parodiată. Odată John Barrymore a coborît de pe scenă ca să-l ia la pumni pe un electrician care nu fixase bine un reflector ca să cadă lumina pe el, iar dacă tușea cineva în timp ce el își dădea frîu liber emoțiilor, se oprea și striga către public: „Vă rog, aruncați-i careva un pește focii ăleia!”. Ethel Barrymore s-a dat peste cap ca să oprească spectacolul, dar nu a reușit.

Deși Ferber și Kaufman se ciondăneau tot timpul, adesea cu înverșunare, au scris împreună trei comedii grozave – *The Royal Family*, *Dinner at Eight* și *Stage Door* –, după care au încetat colaborarea, plini de resentimente. Cînd Kaufman era pe patul de moarte, Ferber a venit să-l viziteze și a crezut că s-au împăcat. Cînd să plece, Kaufman a chemat-o înapoi și i-a zis: „Edna, mergi la înmormîntare?”. „Ce înmormîntare?”, a întrebat ea. „A ta. Ești moartă, Edna, moartă!”, a urlat el, apoi a căzut înapoi pe perne. A fost ultima dată cînd a vorbit cu ea.

În total, pe Broadway s-au lansat 18 spectacole în săptămîina în care a avut premiera *Show Boat* – 11 dintre ele în ziua de după Crăciun, care a fost cea mai aglomerată seară din istoria Broadwayului. Teatrul părea să se bucure de cel

mai mare triumf al său, dar în realitate acestea aveau să se dovedească a fi ultimele ovații. Filmele sonore erau pe punctul de a schimba profund lumea divertismentului, nu doar furînd publicul care mergea la teatru, ci, mai rău, furînd talente. Filmele sonore aveau nevoie de actori obișnuiți cu replicile rostite și de scenariști care să poată crea dialoguri credibile. Urma să înceapă un exod de proporții uriașe. Spencer Tracy, Clark Gable, Humphrey Bogart, Fredric March, Bette Davis, W.C. Fields, James Cagney, Claudette Colbert, Edward G. Robinson, Leslie Howard, Basil Rathbone, Claude Rains, Cary Grant, Paul Muni, Paulette Goddard și mulți alții care în 1927 puteau fi văzuți pe Broadway aveau să migreze cu toții în scurt timp către Hollywood. Teatrul american nu avea să mai fie niciodată la fel.

În 1929, cînd *Show Boat* a mai făcut un turneu, nu a mai avut nici pe departe același succes. Toată lumea era la film.

1. Edgar Rice Burroughs, *Tarzan din neamul maimuțelor*, traducere de Antoaneta Ralian, Editura Albatros, București, 1973, p. 2 (n.tr.).
2. Plasarea unor societăți avansate pe niște planete aflate în apropiere nu era în sine o idee absurdă în 1927. Numărul din martie al revistei *Scientific American* conținea un articol care bătea solemn cîmpii pe marginea posibilității ca pe Marte să existe o civilizație superioară nouă. (Era și un articol care sugera că oamenii ar putea evolua într-o rasă de ciclopi.) Alte publicații respectabile formulau întrebări similare și despre Venus, ai cărei locuitori se presupunea că trăiesc într-un soi de paradis tropical ascuns sub niște nori venusieni foarte groși.

Capitolul 29

Dintre toate personajele care au ajuns celebre în anii '20 în America, nici unul nu avea o atitudine mai bățăioasă, un păr mai bogat sau un nume mai memorabil decât Kenesaw Mountain Landis.

Landis era un om mărunțel – avea numai 59 de kilograme și 1,67 metri înălțime –, dar era o prezență impunătoare. În vîrstă de 61 de ani în vara anului 1927, avea o față zbîrcită, cu pielea ca de pergament sub o coamă de păr alb. Jurnalistul radical John Reed spunea că Landis are „fața lui Andrew Jackson la trei ani după moarte”.

Născut și crescut în Millville, Ohio, se alesese cu acest nume curios în urma unei situații bizare. Tatăl lui, care fusese chirurg în cadrul armatei unioniste în timpul Războiului Civil, și-a pierdut un picior pe Kennesaw Mountain, Georgia, și, în mod ciudat, s-a hotărît să comemoreze această întâmplare botezîndu-și fiul după locul cu pricina (dar scris puțin altfel).

Landis a făcut studii de drept la Chicago, apoi, din întâmplare și printr-un noroc, a nimerit pe un post călduț, ca asistent personal al lui Walter O. Gresham, secretar de stat al Statelor Unite în timpul președintelui Grover Cleveland. În 1905, ca răsplată pentru sîrguința lui în slujba țării, Landis a fost numit judecător federal în Illinois. Acolo s-a remarcat prin numeroasele sale judecăți pripite și șocante.

A captat atenția națiunii acuzîndu-l pe kaizerul Wilhelm al Germaniei de crimă după scufundarea *Lusitaniei* (pe motiv că ar fi ucis un locuitor al statului Illinois). În cazul său cel mai celebru, a amendat compania Standard Oil cu 29 de milioane de dolari – o sumă extrem de îndrăzneată – pentru încălcarea legislației antitrust. La scurt timp după aceea, o curte de apel a anulat decizia lui, lucru care se întîmpla adesea cu deciziile lui Landis. Potrivit unei surse autorizate, Landis a avut mai multe sentințe anulate la recurs decât orice alt judecător din sistemul federal.

Oriunde apărea un caz de senzație, era și Landis. A prezidat primele etape ale celebrului proces de calomnie în care erau implicați Henry Ford și *Chicago Tribune*. (După aceea procesul a fost mutat în Michigan, în afara jurisdicției lui.) În timpul Primului Război Mondial și după aceea,

Landis s-a remarcat în mod deosebit prin faptul că judeca radicali. L-a condamnat pe Victor Berger, un congressman socialist din Wisconsin, la 20 de ani de închisoare pentru că a criticat războiul într-un editorial. Mai târziu a declarat că, dacă ar fi fost după el, l-ar fi trimis pe Berger în fața plutonului de execuție. Sentința a fost ulterior anulată.

A organizat un proces colectiv pentru 101 Wobblies împotriva cărora a formulat în total 17 022 de capete de acuzare. În ciuda complexității cazului, sub îndrumarea pricepută a lui Landis, juriului i-a trebuit mai puțin de o oră ca să-i găsească vinovați pe absolut toți acuzații. Sentințele date de Landis totalizau peste 800 de ani de închisoare și amenzi în valoare de 2,5 milioane de dolari – suficient ca să elimine definitiv organizația Industrial Workers of the World de pe scena națională.

În aceeași perioadă, Landis a preluat comanda unui caz de antitrust în care părțile erau liga întâi deja existentă și noua Ligă Federală. De mulți ani Liga Americană și Liga Națională dețineau monopolul, ceea ce le permitea să le impună jucătorilor să se supună contractelor prin clauza de rezervă, dar Liga Federală amenința acest sistem oferindu-le mai mulți bani și șansa de a fi liberi de contract. Landis le-a câștigat pentru totdeauna simpatia patronilor echipelor din Liga Americană și din Liga Națională amânând atât de mult timp sentința, încât pînă la urmă patronii echipelor din Liga Federală au rămas fără bani, s-au lăsat păgubași și au dizolvat-o.

După ce au scăpat de Liga Federală, patronii echipelor de baseball au putut continua să-i trateze la fel de rău pe jucătorii lor. Au anulat toate înțelegerile încheiate cît timp existase Liga Federală, au refuzat să mai negocieze cu un nou sindicat al jucătorilor și le-au redus tuturor salariile. Toate acestea au generat foarte multe resentimente în rîndul jucătorilor, mai ales la echipa Chicago White Sox, despre al cărei patron, Charles Comiskey, știa toată lumea că e un zgîrie-brînză. Comiskey îi taxa pe jucători ca să le spele echipamentul. I-a promis unui apărător din zona de bătaie pe nume Bill Hunnefield o primă de 1 000 de dolari dacă rămînea suficient de sănătos ca să joace în 100 de meciuri, apoi, cînd a ajuns la meciul 99, l-a ținut pe banca de rezerve tot restul sezonului.

În 1919, șapte membri ai echipei White Sox, cu niște nume pe care ai fi zis că le-a trimis o agenție de casting – Chick Gandil, Happy Felsch, Swede Risberg, Lefty Williams, Eddie Cicotte, Fred McMullin și marele Joe Jackson cel Descult –, au acceptat să facă blat în Campionatul Mondial în

favoarea echipei Cincinnati Reds pentru niște sume relativ modice. Uneltitorii din scandalul „Black Sox” nu erau în general din cale-afară de deștepți. Risberg avea numai trei clase și era un tip psihotic care suferea de tulburarea de personalitate borderline; a amenințat că va omorî pe oricine se apucă să dea în vileag blatul, iar oamenii îl considerau suficient de sărit de pe fix ca să se țină de cuvânt. Jackson nu călcase deloc pe la școală și nu știa să scrie ori să citească. Mai mulți dintre complici nici nu prea înțelegeau ce au de făcut. Jackson a avut o medie a înscrierilor de 0,375 în campionat și a marcat opt puncte – unul, în mod surprinzător, lovind mingea ușor în repriza a zecea a unui meci strâns, pe care l-a câștigat la mustață. Gandil a câștigat un meci cu un *homerun* reușit la sfârșitul ultimei reprize. Până la urmă, White Sox a pierdut campionatul, cu cinci înfrângeri și trei victorii, dar a părut că se cam chinuie să se lase bătută. S-a sugerat că unul dintre motive ar fi că jucătorii de la Reds se înțeleseseră și ei să facă blat și se străduiau la rîndul lor din răspuț să ia bătaie.

Se pare că aproape toți cei din lumea baseballului știau ce se întîmplă. Atunci cînd a izbucnit scandalul, patronii echipelor din liga întîi l-au invitat – de fapt, l-au implorat – pe Landis să fie primul comisar al ligii întîi de baseball. Landis a consimțit, cu condiția să i se acorde puteri dictatoriale și un angajament scris din partea patronilor că nu îi vor pune niciodată la îndoială hotărîrile. S-a instalat într-un birou din People's Gas Building din Chicago, în spatele unei uși pe care era scris un singur cuvînt: „Baseball”.

Cei șapte complici plus încă un jucător, Buck Weaver, care nu a luat parte la aranjarea meciurilor, dar care știa despre asta și nu a spus nimănui, au fost aduși în fața instanței în vara anului 1921. Un amănunt care adesea nu este amintit e că jurații i-au găsit nevinovați pe toți cei opt, după care s-au dus cu ei la un restaurant ca să sărbătorească. Unul dintre motivele pentru care jucătorii au fost achitați era că, de fapt, aranjarea unui meci de baseball nu era ilegală, așa că nu puteau fi acuzați decît de faptul că înșelaseră cu bună știință publicul și că afectaseră negativ afacerea lui Comiskey, iar jurații au decis că nu există dovezi în acest sens. Toate acestea au fost doar teorie, pentru că Landis i-a exclus pe viață din baseballul profesionist.

La început Landis și-a păstrat și funcția de judecător federal, deși era ilegal. Din motive pe care le putem înțelege foarte bine, judecătorii nu aveau voie să primească bani de la grupuri de interese private. Până la urmă Landis a fost obligat să renunțe la funcția de judecător, lucru care se poate să fi

influențat istoria mai mult decât realizează unii pentru că Landis era și un susținător înfocat al Prohibiției – poziție cu totul neașteptată la Chicago în anii '20. Îi condamnă chiar și la doi ani de închisoare pe cei găsiți vinovați de furnizarea chiar și a unei cantități mici de alcool. În ultima lui zi ca judecător, la începutul anului 1922, l-a condamnat pe proprietarul unei mici cârciumi din Chicago la un an de pușcărie și o amendă de 1 000 de dolari pentru că a vândut două pahare de whisky. Dacă Landis ar fi rămas judecător, poate că orașul Chicago nu ar fi fost un paradis al infractorilor. Indiferent ce a făcut Kenesaw Mountain Landis pentru baseball, se poate să fi făcut și mai mult, deși fără să vrea, pentru Al Capone.

În 1927 Chicago era al doilea oraș ca mărime din America și al patrulea din lume. În afara Americii, doar Londra și Parisul îl întreceau. Dar era vestit, potrivit unui editorial din *Chicago Tribune*, și pentru „bufoneria lui stupidă, crimele barbare, triumful gangsterilor, corupția scăpată de sub control și cetățenii lui demoralizați”.

Ceea ce nu a spus editorialistul de la *Tribune* – pentru că, evident, nu putea spune așa ceva – era că, într-o anumită măsură, această bufonerie îi era caracteristică și patronului acestui ziar, Robert Rutherford McCormick.

McCormick s-a născut în 1880, într-o familie care, pe cât era de bogată, pe atât era de nefericită. Prin tatăl său, se înrudea cu Cyrus McCormick, constructorul primei secerători mecanice – avînd astfel contacte profitabile cu compania International Harvester, care producea utilaje agricole –, iar pe linie maternă a moștenit *Chicago Tribune*. Mama lui a fost atât de dezamăgită că a născut un băiat, încît l-a îmbrăcat pe Robert în rochițe și i-a spus Roberta pînă cînd l-a dat la școală. Fie din această pricină, fie din alta, McCormick a descoperit plăcerile sexului abia pe la vreo 30 și ceva de ani. După ceea a devenit cam desfrînat și, printre alte excese, i-a furat unui văr iubita, care avea să devină prima lui soție.

Avea un entuziasm copilăresc față de război și a fost peste măsură de încîntat cînd a primit gradul de colonel în Garda Națională a statului Illinois fără să fi făcut nimic ca să merite asta în afară de faptul că exista și că era bogat. Tot restul vieții a insistat ca lumea să i se adreseze cu „Domnule colonel”. Cînd a murit soția lui, a aranjat să fie înmormîntată cu toate onorurile militare, cîste la care nu ar fi avut dreptul (și, foarte probabil, pe care nici măcar nu și-ar fi dorit-o). Cînd a izbucnit Primul Război Mondial, McCormick a luptat puțin în Franța. Singura lui experiență pe cîmpul de luptă a

avut-o la Cantigny, care l-a impresionat atât de tare, încât și-a numit astfel domeniul din Wheaton, Illinois, când s-a întors la viața civilă.

Împreună cu alt văr al lui, Joseph Medill Patterson, McCormick a condus *Chicago Tribune* începând din 1910. Deși Patterson era socialist declarat și McCormick se plasa numai cu vreo doi centimetri mai la stînga față de fascism, au lucrat surprinzător de bine împreună, iar ziarul a prosperat, dublîndu-și tirajul în primul deceniu sub conducerea lor. În 1919, cei doi veri au lansat tabloidul *New York Daily News*. În mod remarcabil, în primii șase ani de existență ai acestuia l-au administrat de la Chicago. În cele din urmă, Patterson s-a mutat la New York ca să se concentreze pe *Daily News*, lăsîndu-l pe McCormick să se ocupe singur de *Tribune*.

Sub conducerea lui McCormick, *Tribune* a atins culmea gloriei. În 1927 avea un tiraj de 815 000 de exemplare, aproape dublu față de astăzi. Compania deținea fabrici de hîrtie, vapoare, baraje, docuri, cam 1 800 000 de hectare de pădure și unul dintre primele și cele mai de succes posturi de radio din țară, WGN (prescurtarea de la *World's Greatest Newspaper*). Mai avea și active legate de bunuri imobiliare și bănci.

De-a lungul anilor, McCormick a devenit tot mai excentric. Atunci cînd președintele Lake Shore Bank, pe care o controla el, l-a supărat, McCormick l-a demis, punîndu-l să administreze o tarabă de legume de lîngă domeniul său. Insista ca, de fiecare dată cînd îl menționa pe Henry Luce, fondatorul revistei *Time*, pe care îl ura, *Tribune* să precizeze: „Henry Luce, care s-a născut în China, dar nu este chinez”. A născocit o teorie potrivit căreia cei de la University of Wisconsin poartă chiloți de dantelă și a trimis un reporter ca să afle dacă într-adevăr așa este. (Întîmplător, tocmai în acea perioadă Charles Lindbergh era student acolo.) Din motive niciodată lămurite, la Cantigny McCormick își fixa ceasurile după ora coastei de est, dar nu le spunea și oaspeților, așa încît cei care erau invitați la cină pentru prima dată ajungeau adesea la spartul tîrgului¹.

În afară de Henry Luce, McCormick avea o antipatie profundă și față de Henry Ford, imigranți și Prohibiție. Dar cel mai mult îl detesta pe primarul orașului Chicago, William Hale Thompson.

Thompson era un prost cum nu s-a mai văzut, dar susținătorii lui nu i-au reproșat niciodată asta. „Cel mai rău lucru pe care poți să-l spui despre Bill este că e prost”, observa vesel unul dintre ei. Thompson era susținut pentru că

nu s-a pus niciodată în calea corupției sau a profitorilor. Născut cu doi ani înainte de marele incendiu de la Chicago din 1871, Thompson a crescut într-o familie bogată. Tatăl lui a făcut avere cumpărând proprietăți cu bani puțini de la oameni nenorociți după incendiu și vânzându-le cu un profit foarte mare atunci când la Chicago au fost demarate lucrările de reconstrucție. Micul Thompson s-a transformat într-un tânăr zdravăn – avea 1,93 metri, așa că toți îi spuneau Marele Bill –, dar care nu promitea foarte mult. S-a lăsat de școală și a plecat în vest, lucrând ca ajutor pe la ranch-uri și cowboy, dar în 1899, după moartea tatălui său, s-a întors la Chicago și a preluat afacerea familiei. În ciuda faptului că nu avea nici minte, nici înclinație spre așa ceva, în 1915 a fost ales primar, iar în următorii opt ani a condus senin orașul care a devenit cel mai viciat de corupție și de fărădelegi din toată țara.

Chicago a fost pentru corupție ceea ce a fost Pittsburghul pentru oțel sau Hollywoodul pentru filme. A redefinit-o, a cultivat-o și a îmbrățișat-o fără nici o rușine. În 1921, când a fost ucis un mafiot pe nume Anthony D'Andrea, opt mii de oameni au participat la înmormântare. Cortegiul funerar se întindea pe patru kilometri. Printre purtătorii onorifici ai sicriului se numărau și 21 de judecători, nouă avocați și procurorul general al statului Illinois.

Gangsterii se bucurau de o imunitate aproape totală în acest oraș. Atunci când trei indivizi au venit acasă la un interlop pe nume Patsy Lolordo și l-au împușcat mortal pe canapeaua lui, și-au lăsat amprente peste tot. Doamna Lolordo îi cunoștea și a spus că este pregătită să aducă dovezi împotriva lor. Poliția a deschis o anchetă, dar a decis, cu părere de rău, că nu există suficiente dovezi pentru a merge mai departe. În 1927, statul Illinois nu reușise să urmărească în justiție nici măcar un mafiot, sub nici un cap de acuzare.

Era un oraș în care șeful poliției, George Shippy, l-a putut împușca mortal pe un om nevinovat care încerca să-i livreze un colet acasă, pentru că acesta părea evreu, iar Shippy s-a gândit că îi aduce o bombă. S-a dovedit că decedatul nu era decât un biet curier care încerca să-și facă meseria. Shippy nu a fost pus sub acuzare.

După ce și-a încheiat misiunea, Thompson a fost nevoit să demisioneze în 1923, dar admiratorii săi, temându-se să nu aibă și ei parte de măsurile luate de zelotul Prohibiției, Emory Buckner, la New York – închidea localuri și așa mai departe –, l-au convins pe Thompson să candideze din nou în 1927. După standardele orașului Chicago, alegerile au fost pașnice. Nu s-au înregistrat decât două atacuri cu bombă,

două cazuri în care s-au tras focuri de armă, doi oficiali bătuți măr și răpiți și 12 cazuri declarate de intimidare a votanților. Al Capone a donat 260 000 de dolari pentru campania lui Thompson. Se crede că el sau cineva din tabăra lui a născocit nostimul slogan „Votați devreme și votați des” – și se pare că mulți l-au luat de bun. Potrivit cifrelor oficiale, au fost un milion și ceva de voturi într-un oraș care avea aproape același număr de alegători înregistrați.

Thompson candidase cu o platformă inedită. Promisese să abroge Prohibiția, să împiedice America să adere la Liga Națiunilor și să pună capăt infracționalității din Chicago. Pe primele două nu avea puterea să le facă; al treilea lucru nu avea nici o intenție să-l facă. De asemenea, a afirmat, din motive destul de neclare, că regele George al V-lea al Marii Britanii plănuiește să anexeze Chicago și a promis că, dacă va fi ales, o să-l caute pe rege și o să-i „dea un pumn în bot”. Primul lucru pe care l-a făcut după ce a fost reales a fost să se apuce de scos toate lucrările trădătoare din școlile și bibliotecile orașului. Thompson i-a însărcinat pe proprietarul unui teatru și pe un individ care schimba panouri publicitare, un anume Sport Hermann, să curețe instituțiile orașului de orice cărți care nu erau „100% americane”. Hermann a numit un organism intitulat Liga Patriotică pentru a decide ce cărți sînt suficient de inacceptabile ca să fie aruncate, dar, cînd a fost prins la înghesuială, a recunoscut că nu citise nici una dintre cărțile pe care le propunea pentru ardere – este foarte posibil să nu fi citit niciodată vreo carte – și că nu poate să-și amintească numele nici unuia dintre cei care l-au consiliat. Ca să se facă de rîs pînă la capăt, Hermann a anunțat că rugul de cărți va fi aprins de călăul din Cook County.

În mod remarcabil, toate acestea au avut parte de multă susținere. *Herald and Examiner* al lui William Randolph Hearst a sprijinit campania lui Thompson, sperînd că și alte orașe își vor curăța rafturile bibliotecilor. Și Ku Klux Klan a salutat epurarea, sugerînd ca după aceea orașul să-și îndrepte atenția către orice cărți care se declară în favoarea evreilor sau a catolicilor. Directorul Bibliotecii Documentare Municipale a anunțat că distrusese cu mîna lui toate cărțile și broșurile aflate sub gestiunea sa care i-au atras atenția ca fiind dubioase. „Acum am o bibliotecă «America înainte de toate»”, a declarat el, mîndru nevoie mare.

Într-o astfel de lume, Al Capone părea un om în toate mințile și practic respectabil. Îi plăcea să insiste că el nu este decît un om de afaceri. „Eu fac bani satisfăcînd o cerere a populației”, a afirmat el la o conferință de presă în 1927. (Și

este demn de remarcat faptul că Al Capone ținea conferințe de presă.) „90% dintre oamenii din Cook County beau și joacă jocuri de noroc, iar păcatul meu este că le-am oferit aceste distracții. Orice altceva ar spune ei, băutura mea a fost bună și jocurile mele au fost corecte”. În 1927, conducea o organizație care producea peste 100 de milioane de dolari pe an. Poate a abordat lucrurile dintr-un unghi mai surprinzător, dar Al Capone a fost una dintre marile povești de succes ale Americii.

Alphonse Capone s-a născut în ianuarie 1899 în Brooklyn. Tatăl lui a fost un cetățean conștiincios și, din câte se știe, nu a încălcat legea niciodată. Era frizer și pînă la urmă a reușit să aibă prăvălia lui – o mare realizare pentru un imigrant sărac. Nu a învățat niciodată limba engleză.

Al era al patrulea fiu al soților Capone și primul care s-a născut în America. Fratele lui cel mai mare, Vincenzo, a decis să-și caute norocul în vest și și-a părăsit familia în 1908, la 16 ani. Soții Capone au primit o singură scrisoare de la el în anul următor, trimisă din Kansas, după care nu au mai auzit niciodată de el. De fapt, Vincenzo devenise agent al Prohibiției cunoscut ca Richard „Două-Pistoale” Hart. Își luase acest nume după starul din westernuri William S. Hart și se îmbrăca la fel ca el, cu o pălărie Stetson foarte mare, o stea de tinichea prinsă la piept și o pereche de pistoale la centură. În vara anului 1927, în mod cu totul extraordinar, se afla în Dakota de Sud, lucrînd ca gardă de corp pentru președintele Coolidge.

Inutil să mai spun că tînărul Al și-a ales o cu totul altă carieră. Exmatriculat de la școală pentru că a lovit o profesoară (ea l-a plesnit prima, avea el grijă mereu să precizeze), a ajuns protejatul unui mafiot din Brooklyn pe nume Johnny Torrio. Om blînd și delicat din fire, Torrio a fost cel care a organizat crima organizată. Se pricepea de minune să cîștige controlul asupra anumitor profesii sau afaceri. Toți cei care livrau gheață într-un cartier, să spunem, îi plăteau un comision lui Torrio și primeau în schimb monopolul într-un anumit sector, ceea ce le permitea să crească prețurile. Oricine le amenința monopolul risca să se aleagă cu sediul aruncat în aer, picioarele rupte, clădirea pusă pe lista de demolări sau cîte și mai cîte alte nenorociri. În culmea gloriei, Torrio controla două sute de asociații, de la Automatele de Suc și Frăția Chelnerișelor pînă la sindicatul Șoferilor de pe Dubițele de Pîine, Biscuiți, Drojdie și Plăcinte. Chiar și lustragii îi plăteau un avans de 15 dolari și apoi cîte doi dolari pe lună.

În 1920, din motive care nu au fost lămurite niciodată în mod convingător, Torrio s-a hotărît să plece din Brooklyn și s-o ia de la capăt în Chicago. Mai întâi, i-a făcut felul mafiotului Big Jim Colosimo (despre care unii spun că era unchiul lui Torrio și alții că doar lucrau împreună) și a preluat operațiunile acestuia. Lucrurile au mers ca pe roate o vreme, dar apoi au început să apară tensiuni legate de teritoriu. Într-o după-amiază geroasă din ianuarie 1925 Torrio o ajuta pe soția lui să care din mașină în casă niște sacoșe cu cumpărături, când doi indivizi dintr-o bandă rivală s-au apropiat și au tras cinci gloanțe în el de la mică distanță. Torrio a scăpat cu viață, dar a hotărît că nu mai vrea așa ceva. I-a predat toate operațiunile din Chicago lui Al Capone. Și așa a început cea mai celebră epocă de nelegiuiri a Americii.

Ceea ce șochează cel mai tare în cazul domniei lui Capone e vârsta lui foarte tânără și intervalul foarte scurt în care a fost mare și tare. Capone avea doar 26 de ani – ca și Lindbergh când a zburat peste Paris – atunci când a preluat ștafeta de la Torrio, iar cariera lui de mafiot de top nu a durat decît din primăvara anului 1925 pînă la sfîrșitul lui 1927. Chiar și la începutul anului 1926, unele ziare din Chicago îi scriau numele ba Caponi, ba Caproni. În vara anului 1926, un reporter de la *Chicago Tribune* l-a poreclit „Scarface” și așa s-au născut legendele.

Un reporter de la revista *Time* a afirmat într-un limbaj foarte plastic și cu multă imaginație că Al Capone fusese „însemnat pe obrazul oacheș” – *Time* nu se mai satura de cuvîntul ăsta, *oacheș* – „de briciul inubliabil al Camorrei napolitane”. De fapt, Capone s-a ales cu cicatricile de pe față într-o seară petrecută într-un bar din Coney Island, când, amețit de băutură, s-a aplecat peste masă către o fată și i-a zis: „Iubire, ai un cur mișto – și ăsta e un compliment”. Din nefericire, tînăra era însoțită de fratele ei, pe care simțul onoarei l-a împins să facă ceva spectaculos, așa că i-a crestat fața lui Capone cu un cuțit, lăsîndu-i două cicatrici vinete pe obrazul stîng și una mai palidă de-a lungul gîtului. Capone s-a jenat întotdeauna de cicatricile lui și a făcut tot ce i-a stat în putință ca să le mascheze, inclusiv acoperindu-le cu pudră de talc.

Capone era, fără îndoială, capabil de violență, dar poate este semnificativ faptul că memorabila scenă în care îi omoară în bătaie cu o bîtă de baseball pe doi oameni pe care îi invitasese la cină este în întregime inventată. A apărut într-o carte din 1975 intitulată *Legacy of Al Capone*, scrisă de George Murray. În jumătate de secol, nimeni nu mai pomenise niciodată de asta – iar omorîrea în bătaie a unor

invitați la cină nu e ceva ce alți invitați ar omite să povestească. De asemenea, mulți i-au atribuit lui Capone replica: „Cu un zîmbet și un pistol poți ajunge mult mai departe decît doar cu un zîmbet”, dar se pare că nici aceasta nu îi aparține.

În anii '20 Chicago nu era chiar așa de violent cum i s-a dus vestea. Cu 13,3 crime la 100 000 de locuitori, era, negreșit, mai criminal decît New Yorkul, care avea 6,1, Los Angelesul, cu 4,7, sau Bostonul, cu doar 3,9, dar era mai puțin periculos decît Detroitul, cu 16,8, sau aproape orice oraș din Sud. Orașul New Orleans avea o rată a criminalității de 25,9 la 100 000 de locuitori, pe cînd în Little Rock aceasta era de 37,9, în Miami de 40, la Atlanta de 43,4, în Charlotte de 55,5, iar Memphisul era cu mult înaintea tuturor, cu o rată imensă de 69,3. Poate va fi o surpriză și o ușurare să aflați că astăzi media în America este de 6 la 100 000 de locuitori.

Caracteristic pentru Chicago era însă faptul că gangsterii de aici erau foarte atașați de pistolul-mitralieră Thompson sau *Tommy gun*, cum îl alintau. Arma era botezată după generalul John Taliaferro Thompson, directorul arsenalelor americane, care și-a petrecut mare parte din Primul Război Mondial lucrînd la acest proiect. Ideea lui era să facă o mitralieră portabilă suficient de ușoară ca să fie cărată de un singur soldat. Arma lui Thompson era uluitor de letală. Putea să tragă pînă la o mie de gloanțe pe minut și să găurească și vehicule blindate. În cadrul unei demonstrații, a străpuns o placă de oțel de jumătate de centimetru și a doborât un copac gros de aproape 60 de centimetri. Din păcate, pînă să aibă Thompson arma pregătită pentru producție, războiul s-a terminat și armata nu a mai avut nevoie de ea. Nici poliția nu a vrut-o pentru că era atît de dinamică, încît nu puteai ținti cu precizie. Cu un Thompson trăgeai cam la întîmplare, ceea ce îl făcea ideal pentru gangsteri – iar pe gangsteri îi făcea foarte de temut cînd apăseau pe trăgaci. Statul Illinois nu impunea restricții asupra vînzării acestor arme, așa că populația și le putea procura din magazinele de bricolaj sau de articole sportive și chiar de la farmacie. Mare minune că numărul celor uciși la Chicago nu a fost mai mare!

Un alt lucru pe care s-a găsit de obicei din belșug la Chicago pe tot timpul Prohibiției a fost berea. În majoritatea orașelor nu găseai așa ceva. Pentru bere era nevoie de o corupție la scară monumentală. Nu puteai ascunde o fabrică de bere, așa că, pentru a produce și a distribui bere fără să te trezești cu vreo anchetă pe cap, trebuia să scoți din buzunar o mulțime de bani și nu era angajat municipal în uniformă care să nu se aleagă și el cu ceva. În fiecare zi, pe la cartierul

general al lui Capone de la Hotel Metropole se perindau continuu polițiști și funcționari, ca să-și încaseze mita și să primească instrucțiuni. Forțele de poliție din Chicago s-au transformat de fapt în armata personală a lui Capone. Dumnezeu știe ce ar fi priceput Kenesaw Mountain Landis din toate astea dacă ar fi fost lăsat să-și păstreze funcția de judecător.

Se poate ca Prohibiția să fi fost cel mai mare dar făcut vreodată de un guvern cetățenilor săi. Costurile de producție ale unui butoi de bere erau de patru dolari și acesta se vindea cu 55 de dolari. O ladă de băuturi spirtoase se producea cu 20 de dolari și aducea un profit de 90 de dolari – și toate astea fără a plăti nici o taxă. În 1927, organizația lui Capone – care, interesant, nu avea nici un nume – se estimează că a făcut un profit de 105 milioane de dolari. Scara operațiunilor sale îl face, fără îndoială, unul dintre afaceriștii cu cel mai mare succes din istoria Americii.

Se pare că mulți oameni preferau să privească astfel lucrurile. În 1927, când unor studenți de la Medill School of Journalism (botezată astfel după bunicul lui Robert McCormick) din cadrul Northwestern University li s-a cerut să-i numească pe cei mai remarcabili zece oameni din lume, i-au ales pe Lindbergh, Richard Byrd, Benito Mussolini, Henry Ford, Herbert Hoover, Albert Einstein, Mahatma Gandhi, George Bernard Shaw, jucătorul de golf Bobby Jones și Al Capone.

Pentru Capone, 1927 a fost un an excepțional. Profiturile curgeau gîrlă, bandele din Chicago în general conviețuiau pașnic, iar Capone se considera din ce în ce mai mult un om important. Atunci când cei care livrau ziare au amenințat cu o grevă care ar fi paralizat orașul Chicago, lui Capone, nu lui Big Bill Thompson i-au cerut ajutorul patronii de ziare. Capone a obținut anularea grevei și a fost invitat la o întâlnire cu patronii de ziare, prezidată de Robert McCormick, pentru ca aceștia să-și exprime recunoștința.

„McCormick a vrut să mă plătească după aia”, a spus Capone mai târziu, „dar i-am zis să doneze banii unui spital”. Varianta lui McCormick era destul de diferită. „Eu am ajuns târziu la o întâlnire a editorilor”, scria el sec în memoriile sale. „A intrat Capone cu niște gangsteri de-ai lui. L-am dat afară.” Indiferent cum a fost, nu a mai avut loc nici o grevă, iar din momentul acela ziarele din Chicago nu s-au mai luat de Capone.

Cînd vara anului 1927 se apropia de sfîrșit, Al Capone era gangsterul preferat al lumii. Peste vreo două săptămîni

150 000 de oameni aveau să se înghesuie pe Soldier Field, la Chicago, ca să vadă revanșa dintre Dempsey și Tunney. Stadionul urma să fie plin de celebrități, dar toată lumea nu avea ochi decît pentru Al Capone. La cei 28 de ani ai săi, părea să fie stăpînul lumii. De fapt, sfîrșitul era foarte aproape. În doar cîteva luni avea să plece din Chicago, iar imperiul său avea să se prăbușească.

1. În 1927, McCormick încă nu își dezvoltase cea mai celebră ciudățenie, și anume obsesia de a ortografia cuvintele într-o formă simplificată. Avea să se apuce de asta în 1934, impunîndu-le celor de la *Tribune* o nouă ortografiere a unei liste imense de termeni, pe care îi tot schimba la nesfîrșit. *Tribune* a menținut această practică 41 de ani.

Capitolul 30

Lou Gehrig, în stilul său calm, metodic, aproape invizibil, avea un an fantastic. Când a început a doua săptămână din septembrie, avea la activ 45 de *homerun*-uri, 161 de puncte marcate în urma loviturilor sale și o medie a înscrierilor de 0,389. Așa cum observă biograful său Jonathan Eig în *Luckiest Man*, Gehrig s-ar fi putut opri aici, când mai era aproape o lună pînă la sfîrșitul sezonului, și tot ar fi avut unul dintre cele mai bune sezoane din carieră. De fapt, chiar s-a oprit aici.

Mama lui nu se simțea bine din cauza hipertiroidiei, așa că trebuia să se opereze. Gehrig se perpelea de îngrijorare. „Îmi fac atîtea griji pentru mama, că nici nu mai văd bine”, i-a mărturisit unui coechipier.

„Nu se gîndea decît la mama lui”, scria mai tîrziu jurnalistul sportiv Fred Lieb. „Cum termina un meci, fugea la spital și stătea cu ea pînă se făcea ora de culcare.” Gehrig nu a mai înscris decît două *homerun*-uri pînă la sfîrșitul sezonului. Nu îi era mintea la joc. Nu se gîndea decît la iubita lui mamă.

În acest timp, Babe Ruth a început să scoată mingile din teren de parcă juca golf. Între 2 și 29 septembrie a reușit 17 *homerun*-uri. Nimeni nu mai făcuse așa ceva într-o singură lună.

Ai fi zis că e imposibil ca Yankees să facă ceva greșit. Pe 10 septembrie, i-au învins pe cei de la St. Louis a 21-a oară la rînd – cele mai multe victorii consecutive ale unei echipe împotriva alteia într-un singur sezon. Pe 16 septembrie, Wilcy Moore, care era atît de slab la bătaie, încît jucătorii ieșeau din vestiar și vînzătorii de hotdogi se opreau ca să se uite la el cum lovește aerul cu o bucată de lemn, a nimerit ca prin minune o minge, pe care a trimis-o peste zidul din dreapta terenului, reușind un *homerun*, încît Babe Ruth era să facă infarct. La aruncare, Moore a favorizat înscrierea a șapte puncte, avînd acum un record de 18 la 7, iar Yankees au învins echipa White Sox cu 7 la 2.

Iar aproape fără să-și dea nimeni seama, Yankees a pus mîna pe trofeu. Fusesse prima în clasament în fiecare zi din acel sezon – prima dată cînd s-a întîmplat așa ceva. Poziția echipei era atît de solidă, încît putea pierde toate cele 15

partide pe care le mai avea de jucat și Philadelphia Athletics, următoarea în clasament, putea câștiga toate celelalte 17 meciuri care îi mai rămăseseră și Yankees tot ar fi ieșit pe primul loc. Însă cei de la Yankees au mai câștigat 12 dintre ultimele lor 15 meciuri, deși nu era necesar. Pur și simplu nu se puteau abține.

Ruth era maiestuos de imperturbabil. Pe 16 septembrie a fost chemat în fața instanței, în Manhattan, acuzat de alarmanta infracțiune de a fi lovit un infirm cu pumnul. Celebra victimă, Bernard Neimeyer, pretindea că în seara de 4 iulie se plimba pe lângă Hotel Ansonia când un bărbat însoțit de două femei l-a acuzat că ar fi făcut o remarcă deplasată și l-a lovit cu pumnul în față. Neimeyer afirma că nu l-a recunoscut pe agresorul său, dar niște oameni care fuseseră martori la scena respectivă i-au spus că era Babe Ruth. În apărarea lui, Ruth a declarat că la ora respectivă el cina împreună cu niște prieteni, aducând doi martori care să-i confirme spusele. În instanță, Neimeyer părea puțin cam într-o doagă. *Times* a scris că adesea „sărea în picioare, agitând un carnetel în care mai nota câte ceva din când în când, pe măsură ce erau audiați martorii. Grefierul i-a atras atenția în mod repetat să nu mai vorbească așa de tare”. Judecătorul a respins acțiunea, în aplauzele tuturor. Ruth a dat o mulțime de autografe, apoi s-a dus pe teren și a înscris un *homerun*, al 53-lea.

Două zile mai târziu, într-un *doubleheader* disputat cu White Sox, l-a reușit și pe al 54-lea, înscriind două puncte în a cincea repriză. La trei zile după aceea, pe 21 septembrie, Ruth a ajuns la bătaie la sfârșitul celei de-a noua reprize a unei partide cu Detroitul. La baze nu era nimeni și Tigers conduceau cu 6 la 0, așa că Sam Gibson, aruncătorul celor de la Tigers, nu avea de ce să-i arunce vreo minge bună și nici nu s-a chinuit. Dar Ruth tot a prins una, trimițând-o departe, în gradenele din dreapta, și înscriind al 55-lea *homerun*. Un nou record începea să pară foarte posibil.

În ziua următoare Ruth a reușit unul dintre cele mai splendide *homerun*-uri din acest sezon. La sfârșitul celei de-a noua reprize, cu Mark Koenig la a treia bază și Yankees abia târîndu-se cu 6 la 7, Ruth a venit la bătaie și a trimis al 56-lea *homerun* în tribunele din dreapta, încheind meciul cu 8-7. În vreme ce Ruth alerga de la o bază la alta – cărîndu-și cu el și bîta, așa cum făcea adesea –, un băiețel de vreo 10 ani s-a repezit pe teren și i s-a alăturat. Băiatul s-a agățat cu ambele mîini de bîta de baseball, fiind practic luat pe sus între baze și apoi spre banca de rezerve, unde Ruth a dispărut rapid spre vestiar, urmărit și de alți suporterți extaziați. Era a 150-a

victorie a echipei Yankees în acel sezon, egalînd recordul Ligii Americane.

Dincolo de Yankee Stadium, lumea nici nu a observat. În alt colț al continentului, la Chicago, tocmai urma să se întîmple ceva mult mai palpitant.

E vorba despre revanșa Dempsey-Tunney. Chicago era și mai efervescent decît în timpul recentei vizite a lui Lindbergh. Oamenii năvăleau în oraș cîtă frunză și iarbă. Nu mai găseai nici un pat liber în nici un hotel, darmite un scaun într-un restaurant. Soseau trenuri speciale din toate părțile – de la Akron, Pittsburgh, Atlanta, din vestul îndepărtat. În trei zile, în oraș au sosit peste o sută de trenuri suplimentare. La trenurile regulate s-au mai adăugat vagoane – în unele cazuri, foarte multe. Trenul *Twentieth Century Limited* care a ajuns în gară în ziua meciului era de trei ori mai lung decît de obicei. În puzderia de oameni care năvăleau în oraș erau și Al Jolson, Charlie Chaplin, Douglas Fairbanks, Harold Lloyd, Florenz Ziegfeld, Gloria Swanson, Walter Chrysler, Ty Cobb, nouă senatori americani, zece guvernatori, primari fără număr și importanți oameni de afaceri de pretutindeni. David Sarnoff venise să se asigure că toate conexiunile radio sînt în ordine. Marchizul de Douglas și Clydesdale, un aventurier britanic care avea să devină peste scurt timp primul om ce a survolat Everestul, a fost invitatul lui Gene Tunney, ca și scriitorul britanic Somerset Maugham.

Majoritatea covîrșitoare a oamenilor țineau cu Dempsey. Tunney avea stofă de erou – era moral, inteligent, politicos, destul de arătos –, dar, la fel ca și lui Lou Gehrig, îi lipsea carisma care să-l facă iubit. Crescuse într-o familie săracă de imigranți irlandezi din Greenwich Village și nu avea decît 63 de kilograme cînd s-a apucat de box profesionist. Nici măcar atunci cînd a reușit să ajungă la 86 de kilograme nu avea forță. Dar compensa asta prin fente și scurte abile. Cum explica Tunney, Dempsey știa să se bată, dar nu era boxer – chestie mult mai științifică. Tunney cîștiga pentru că era mai deștept decît adversarii lui și îi făcea să obosească. Strategia asta dădea roade aproape de fiecare dată. În 66 de meciuri de box profesionist, Tunney fusese învins o singură dată, de Harry Greb, în 1922. Nu îl pusese nimeni la podea niciodată.

Tunney își promova o imagine de intelectual și gentleman. Nu bea, nu înjura și refuza să facă reclamă la țigări, dar a cîștigat o grămadă de bani făcînd publicitate la alte produse – mașini, pălării, pantofi, pijamale și bețe de drumeție, printre multe altele. Din păcate, avea o înclinație spre infatuare. Îi plăcea să aibă mereu la el o carte. Cînd era

întrebat ce carte este, răspundea într-o doară: „A, sînt *Rubaiatele*, nu mă despart niciodată de ele”. De asta nu prea îl suportau oamenii. De obicei, amatorul de box, cum spunea Paul Gallico de la *Daily News*, „voia să vadă cum snobul ăsta mare iubitor de cărți își ia cafeala pînă începe să-l vadă pe Shakespeare”.

O îngrijorare serioasă legată de organizarea meciului la Chicago era legată de reputația pe care o avea acest oraș corupt. Al Capone era de mult un mare fan al lui Dempsey. Aerele de rafinament pe care și le dădea Tunney îl scoteau din sărite. „Un poponar nenorocit”, așa zicea despre el. Capone a lăsat să transpire că o să aibă el grijă ca Dempsey să nu mai ia bătaie de data asta. Dempsey s-a îngrozit cînd a auzit una ca asta și i-a scris lui Capone, implorîndu-l să nu se bage. „Numai dacă îl bat eu pe Tunney sau mă bate Tunney într-un meci fairplay se va vedea cine merită cu adevărat să fie campion”, i-a explicat Dempsey. A doua zi a primit trei sute de trandafiri însoțiți de un cartonaș nesemnlat pe care scria: „Tuturor Dempsey-ilor, în numele fairplay-ului”. Se spune că Al Capone ar fi pariat 50 000 de dolari că va cîștiga Dempsey și a cumpărat o sută dintre cele mai bune locuri de pe stadion, cu 40 de dolari biletul.

În ziua confruntării și Tunney, și Dempsey au alergat cîte opt kilometri, apoi s-au relaxat. Tunney și-a petrecut timpul examinînd niște manuscrise rare la o bibliotecă împreună cu noul lui amic, Somerset Maugham. Dempsey nu știm cum și-a omorît timpul, dar probabil că nu a avut asemenea ambiții intelectuale.

Spre seară, Soldier Field se umplea încetul cu încetul și atmosfera începea să se electrizeze. Înainte de meci, oamenii și-au petrecut mai tot timpul încercînd să recunoască celebritățile care ocupau locurile din apropierea ringului de box – deși trebuie spus că suporterii care aveau locurile cele mai îndepărtate nu prea vedeau nici ringul, ca să nu mai vorbim de cei adunați în jurul acestuia. Unele locuri se aflau la peste două sute de metri de centrul acțiunii.

Momentul care a stîrnit cea mai mare rumoare înainte de confruntare a fost cel al sosirii lui Al Capone, îmbrăcat cu palton și cu o pălărie de fetru pe cap și înconjurat, ca întotdeauna, de un zid protector de gorile. „Numai cu tunul ai fi putut spulbera zidurile duble de mușchi ale fortăreței lui”, scria după aceea *The New Yorker*. Capone era însoțit de un invitat de onoare: Damon Runyon.

S-a estimat că erau cam 150 000 de spectatori – suficient ca să umple Yankee Stadium de două ori. Mulțimile erau ghidate de 6 000 de plasatori. Fiecare avea o banderolă

pe care scria: „Meciul demonstrativ de box Tunney-Dempsey” – o notă de rafinament pentru care a insistat Tunney. Niciodată pînă atunci nu se mai îngrămădiseră atîția fani într-un singur loc.

Iar în mijlocul lor, un mic spațiu gol, luminos, într-un ocean de capete și întuneric – ringul. Scăldat în lumina a 44 de becuri de 1 000 de wați, ringul avea latura de șase metri, cea mai mare dimensiune permisă, așa că Tunney avea mai mult loc să se eschiveze. O caracteristică fundamentală a confruntării dintre Dempsey și Firpo fusese că Dempsey putuse să rămînă deasupra lui Firpo și să-l lovească de fiecare dată cînd Firpo încerca să se ridice în picioare. Asta i-a făcut pe cei din tabăra lui Tunney să insiste să se impună regula ca fiecare pugilist să se retragă în colțul neutru după ce își face KO adversarul – idee care avea să ducă chiar în acea seară la cea mai mare controversă din istoria boxului.

National Broadcasting Company a legat în rețea 82 de stații pentru a transmite meciul la nivel național. Meciul din seara aceea a fost ascultat de mai mulți oameni decît fuseseră vreodată martori la un eveniment. La întoarcerea acasă a lui Lindbergh din iunie, numărul ascultătorilor depășise 30 de milioane. De data asta avea să atingă 50 de milioane. Ca întotdeauna, vocea caldă a lui Graham McNamee a fost cea spre care și-a aplecat urechea jumătate de țară.

Cea mai frapantă caracteristică a confruntării a fost că a început foarte tîrziu. Meciul era programat să înceapă la 9.45 seara la Chicago – 10.45 pe coasta de est – și deja trecuseră 15 minute cînd cei doi adversari, în halate, au apărut în sfîrșit, în vuietul tunător al ovațiilor mulțimii, și au urcat în ringul scăldat într-o lumină orbitoare. Amîndoi păreau calmi și pregătiți de luptă.

Arbitrul, Dave Barry, a ținut obișnuita prelegere în mijlocul ringului, sportivii s-au retras în colțurile lor, a sunat gongul și meciul cel mai așteptat din America pînă la ora aceea – și poate din istorie – a început. Dempsey a atacat cu un swing și a lovit cu atîta forță, încît McNamee a zis că a văzut cum se cutremură ringul. Dar Tunney s-a eschivat și a făcut cu iscusință joc de glezne, iar loviturile lui Dempsey i-au nimerit în majoritate brațele, fără prea mare efect.

În același timp, Tunney a început să-l obosească pe Dempsey lovind scurt și parînd, după care se îndepărta. Această strategie a avut un efect cumulativ devastator. Fața lui Dempsey se umfla tot mai tare de la o rundă la alta – iar apoi parcă de la o lovitură la alta. Deasupra ochilor avea răni și îi curgea sînge din gură. Dar continua să lupte – „stăruitor,

continuu, cu sălbăticie, cu ură, cu disperare”, cum spunea reporterul James P. Dawson de la *The New York Times*.

Tunney se îndrepta spre victorie, când, în runda a șaptea, Dempsey i-a tăiat avântul, ridicându-i în picioare pe cei 150 000 de spectatori, cu o combinație de lovituri violente care l-au pus la podea, năucit și neputincios, agățat de corzile ringului cu mîna stîngă. Aproape sigur și-ar fi pierdut cunoștința dacă mai primea un pumn sau doi. „Pot să spun că în momentul acela podeaua mi s-a părut un loc foarte comod”, le spunea Tunney în glumă reporterilor după aceea, dar atunci o cam încurcase și 50 de milioane de americani știau asta. Cel puțin zece oameni care ascultau meciul la radio, s-a relatat ulterior, au murit de infarct în timpul rundei a șaptea – deși cu siguranță asta era o născocire.

Dempsey, înfierbîntat, nu s-a dus imediat în colțul neutru, cum cerea regulamentul, ci a rămas pe loc, uitîndu-se la Tunney și așteptînd să-l lovească din nou dacă se ridică. Barry, arbitrul, a trebuit să-i spună de mai multe ori să se ducă în colțul neutru și abia după aceea a început numărătoarea. Astfel, i-a dat lui Tunney cîteva secunde prețioase, suficiente pentru a-și reveni. Cîte exact este un subiect de controversă aprinse care continuă și astăzi, dar au fost aproximativ cinci-șase secunde.

Cînd a ajuns la 9, Tunney s-a ridicat în picioare și, cu o agilitate surprinzătoare, a reușit să se ferească de alte lovituri. În realitate, nu prea își dădea seama ce se întîmplă. „Nu mai țineam minte nimic... a trebuit să-mi spună alții după aceea ce s-a întîmplat”, a recunoscut el peste ani.

Dempsey ratase ocazia. Efortul l-a istovit pe fostul campion. În runda următoare Tunney i-a aplicat și el un swing, iar Dempsey a căzut. S-a ridicat, dar nu părea să mai aibă vlagă. După aceea Tunney a dominat clar meciul și a învins, cu decizia unanimă a juriului.

Fanii lui Dempsey au fost mereu convinși că eroul lor a fost înșelat; la fel credea și Dempsey. „Intenționat sau nu, mi s-a furat titlul de campion”, le-a spus el reporterilor la vestiar imediat după meci. „Nu vreau să-mi găsesc nu știu ce scuze, dar în sufletul meu știu că în seara asta l-am făcut KO pe Tunney, plus că l-am fugărit prin tot ringul, așa că ar fi trebuit să cîștig măcar la puncte.”

În *A Flame of Pure Fire*, biografia lui Dempsey publicată în 1999, Roger Kahn afirma că, după ce acesta a căzut, arbitrul nu a mai așteptat ca Tunney să ajungă în colțul neutru, ci a început imediat numărătoarea. Kahn spunea că Dempsey „a fost peste măsură de revoltat” cînd a văzut prima dată înregistrarea celor două momente-cheie ale

meciului. „Două knockouturi, în două runde consecutive, și două reguli diferite. Cred că explicația nu este deloc complicată. În înregistrarea meciului de la Chicago din 1927, eu văd un arbitru corupt”, scria Kahn.

De fapt, la o analiză a înregistrării – pe care o poate vedea acum oricine are acces la internet –, lucrurile nu sînt chiar așa de clare. Cînd a căzut Tunney, în runda a șaptea, Barry l-a împins pe Dempsey la o parte, insistînd clar să se retragă, după care s-a întors și a început imediat numărătoarea înainte ca Dempsey să ajungă în colț. Barry nu ar fi putut acționa mai rapid sau mai hotărît decît atît. În runda următoare, cînd a căzut Dempsey, Barry nu l-a trimis pe Tunney în colțul neutru pentru că nu a mai avut cînd. Dempsey a sărit imediat în picioare, de parcă ar fi ricoșat pe o trambulină, și a început să aplice iar swinguri pînă să apuce arbitrul să se apropie sau măcar să ridice brațul.

Timpul lung care s-a scurs pînă cînd a numărat arbitrul a fost regretabil, dar Jack Dempsey era principalul vinovat pentru asta. Tunney a ales să privească imaginea de ansamblu. „Am luptat unul cu altul 20 de runde și cred că în 19 dintre acestea eu l-am bătut pe el”, le-a zis reporterilor.

Tunney a cîștigat 990 000 de dolari pentru meciul acesta, din care cineva a calculat că 7 700 de dolari reprezentau timpul petrecut la orizontală în timpul „lungii numărători”. Dempsey s-a ales cu aproape 450 000 de dolari. Tunney era dispus la încă o revanșă, dar Dempsey a refuzat. Nu a mai boxat niciodată. Nici Tunney nu a mai disputat decît un meci. L-a evitat pe challengerul evident, Jack Sharkey, luptînd în schimb cu un neozelandez pe nume Tom Heeney, pe Yankee Stadium. Tunney l-a învins după 11 reprize, cîștigînd 500 000 de dolari pentru osteneală, dar cel mai notabil lucru la acest meci a fost că nu s-au vîndut decît jumătate din bilete. Fără Dempsey, boxul nu mai avea farmecul de altădată. Organizatorii au pierdut peste 150 000 de dolari.

La începutul lunii septembrie, în America de Sud s-a petrecut o întîmplare ciudată. Un inginer francez pe nume Roger Courteville a anunțat că, în timp ce călătorea cu mașina de la Rio de Janeiro spre Lima – prima traversare a Americii de Sud de la o coastă la alta cu un vehicul motorizat, o realizare extraordinară în sine –, pe un drum izolat din statul Mato Grosso, dăduse peste exploratorul englez Percy Fawcett, care fusese dat dispărut, fiind văzut ultima oară atunci cînd pornise în căutarea legendarului oraș

Z, în junglele de dincolo de Fordlandia. Atunci când s-au întâlnit, Courteville nu și-a dat seama că este vorba de Fawcett, așa că nu a anunțat că îl găsise.

În relatările pe care le-a scris mai târziu pentru *The New York Times*, Courteville a afirmat că a oprit brusc când a dat cu ochii de un bărbat cărunt, la vreo 60 de ani, așezat în mijlocul unui drum de pământ în mijlocul pustietății. „Era îmbrăcat cu niște pantaloni scurți și o cămașă kaki și în picioare avea niște încălțări vechi, cu talpă groasă, pe care și le legase de picioarele goale cu fibre de la niște plante de mlaștină”, povestea Courteville. „Avea febră așa de mare, că îi tremurau mâinile.” Courteville a observat mai ales că pe picioarele dezgolite ale omului roiau țințarii. Courteville i s-a adresat în portugheză, dar nu a primit nici un răspuns, așa că a încercat în engleză. L-a întrebat pe bărbat de ce lasă țințarii să-și facă de cap pe picioarele lui.

„Sînt flămînzii, săracii”, a răspuns omul pe un ton impasibil, cu accent englezesc. Și cam asta a fost toată conversația lor.

„Apoi străinul acela, care părea englez după purtări, a amuțit, nemaizicînd nimic despre el sau despre altceva”, continuă Courteville. Așa că, în mod surprinzător, Courteville a urcat înapoi în mașină fără să mai facă nici un efort să afle cine este omul acela, să-l ajute cumva sau măcar să-l întrebe ce face acolo. Pur și simplu și-a văzut de drum și i-a povestit relaxat despre această întâlnire unui oficial din Lima când a ajuns acolo, peste cîteva luni.

Oficialul s-a entuziasmat foarte tare pentru că Fawcett era cel mai celebru om care dispăruse în America de Sud.

Pînă la urmă s-a dovedit că individul cu care s-a întâlnit Courteville nu avea cum să fie Fawcett. În primul rînd, Fawcett era chel și omul ăsta avea plete. Așa că a rămas un mister cine era și cum a ajuns acolo. Nu mai auzise nimeni de alt englez care să fi intrat în junglă și să nu mai fi ieșit.

Descoperirea lui Courteville, deși nu era vorba despre Fawcett, a redeșteptat interesul față de acesta din urmă. Un aventurier britanic-american pe nume George Miller Dyott a anunțat că intenționează să conducă o echipă de căutare prin cei 130 000 de kilometri pătrați de sălbăticie încîlcită în care se putea presupune că s-ar afla Fawcett. Ajutat de zece catîri, 64 de tauri și o mică armată de călăuze și cărăuși, Dyott a petrecut luni în șir croindu-și drum prin junglă și a fost cît pe ce să-și piardă și el viața, dar nu i-a găsit nici pe Fawcett, nici pe misteriosul englez al lui Courteville sau pe altcineva despre care nu se știa deja că se află acolo. După aceea au plecat în expediție încă doi oameni, un suedez și un reporter

de la United Press International, dar nu s-a mai auzit niciodată nimic de ei. În Anglia, soția lui Fawcett a spus că oamenii ar trebui să renunțe la căutări. Le-a zis reporterilor că ea comunică telepatic cu soțul ei, că acesta e bine și că va apărea când va fi pregătit. Asta nu s-a întâmplat niciodată.

Pe 2 septembrie, în drum spre Cheyenne, Wyoming, Charles Lindbergh a zburat pe deasupra liceului din Rapid City și a Cabanei de Vânătoare a Statului unde se mutaseră soții Coolidge pe timpul verii. Președintele Coolidge a ieșit din casă și a fluturat o batistă. Lindbergh a lansat niște mesaje speciale în ambele locuri. Cel de la cabana de vânătoare nu a fost găsit niciodată.

Văzînd cît de epuizat era Lindbergh, organizatorii turneului său au instituit o regulă: de-acum înainte nu avea să participe la manifestări mai mult de patru ore și jumătate pe zi – două ore și jumătate de parade și discursuri ziua și două ore la banchete seara. Totul avea să fie înghesuit în acest program.

Ziarele continuau să relateze despre incursiunile sale prin țară, dar mai mult dintr-un fel de simț al datoriei decît din prea mult entuziasm, iar cum articolele nu mai apăreau aproape deloc pe prima pagină. Rareori se mai întîmpla cîte ceva oarecum ieșit din comun. Cînd a ajuns în Abilene, Texas, Lindbergh a descoperit că organizatorii îi montaseră un tron pe vehiculul cu care urma să defileze la paradă. Jenat de o asemenea grandomanie, Lindbergh a refuzat să stea pe tron, așa că acesta a fost luat de acolo. Cam astea erau acum cheștiile interesante în turneul lui Lindbergh.

După ce s-a terminat meciul dintre Dempsey și Tunney, fanii sporturilor și-au îndreptat din nou atenția către baseball și întrebarea dacă Babe Ruth va putea să-și doboare propriul record de *homerun*-uri. Mai avea puțin. Ruth a jucat două meciuri, pe 24 și 25 septembrie, fără să înscrie nici un *homerun*, așa că ar mai fi trebuit să marcheze patru și nu-i mai rămăseseră decît patru partide de jucat.

În primul dintre aceste patru meciuri, pe 27 septembrie, Ruth l-a înscris pe al 57-lea cu stil, făcînd un mare șlem pe o minge aruncată de Lefty Grove, la Philadelphia – unul din cele șase *homerun*-uri la care a contribuit Grove în tot acel sezon. Lui Ruth nu îi reușea prea des un mare șlem: acesta era primul din sezon și al șaselea din carieră.

Cei de la Yankees au făcut pauză pe 28 septembrie, și în mod clar odihna i-a prins bine lui Ruth, căci a doua zi, prima dată cînd i-a venit rîndul la bătaie, la începutul unei serii de

trei meciuri cu Washington Senators, a înscris al 58-lea *homerun* pe mingea aruncată de Horace „Hod” Lisenbee, un debutant care avea un an grozav – singurul an bun din cariera lui. Ca și Lefty Grove, Lisenbee nu le-a favorizat adversarilor decât șase *homerun*-uri în tot acel sezon. Două le-a marcat Ruth.

Acum Ruth nu mai avea nevoie decât de unul ca să-și egaleze recordul. La sfârșitul celei de-a cincea reprize, a venit la bătaie cu oameni la toate bazele și două *out*-uri. Antrenorul echipei Senators, Bucky Harris, a făcut semn spre jucătorii de rezervă să-l trimită pe un dreptaci pe nume Paul Hopkins.

Nu se aștepta nimeni să-l cheme pe Hopkins și, fără îndoială, această alegere i-a făcut pe mulți spectatori să se întoarcă spre cei care țineau scorul, încercând să se lămurească. Hopkins abia absolvise Colgate University și nu mai jucase pînă atunci în liga întâi. Acum tocmai era pe cale să debuteze pe Yankee Stadium, cu jucători la toate bazele și avîndu-l în față pe Babe Ruth, care încerca să-și atingă recordul de *homerun*-uri înscrise într-un sezon.

Aruncînd cu mare atenție (cum era de așteptat), Hopkins a adus numărătoarea la 3-2, apoi a încercat să strecoare o minge curbă pe lîngă Ruth. A fost o aruncare excelentă. „Am aruncat așa de încet”, își amintea Hopkins pentru *Sports Illustrated* șapte decenii mai tîrziu, la vîrsta de 94 de ani, „încît Ruth a început să învîrtă bîta de baseball și apoi a ezitat, a smucit-o, pe urmă a tras-o înapoi. Iar apoi a rotit-o așa de tare, de și-a rupt încheieturile mîinilor cînd a lovit mingea. Mamă, ce ochi avea! A lovit exact în secunda care trebuia – a dat totul din el. Parcă aud și acum pocnetul bîtei. Văd în fața ochilor cum a balansat-o”. A fost al 59-lea *homerun* al lui Ruth, egalînd un record care cu mai puțin de o lună înainte părase de neatins.

Mingea a zburat pe deasupra capului apărătorului exterior pe dreapta, Sam Rice, de 37 de ani, de care acum nu prea își mai amintește nimeni, dar care a fost unul dintre marii jucători de la acea vreme și unul dintre cei mai misterioși, căci parcă picase în liga întâi din senin.

Cu 15 ani înainte, Rice fusese un tînăr promițător în primul lui sezon ca jucător profesionist de baseball la o echipă din liga a doua din Galesburg, Illinois. Cît era el plecat, pe timpul verii, soția lui s-a mutat cu cei doi copii ai lor la ferma părinților lui de lîngă Donovan, Indiana. La sfârșitul lunii aprilie, o tornadă stîrnită în apropiere de Donovan a omorît 75 de oameni. Printre victime se numărau soția, copiii, mama și două surori ale lui Rice. Tatăl lui, grav rănit, a fost găsit rătăcind șocat, purtîndu-l în brațe pe unul

dintre copiii morți. S-a stins și el, la spital, după nouă zile. Așa că, într-o clipită, Rice și-a pierdut toată familia. Înnebunit de durere, a rătăcit prin America, lucrînd pe unde apuca. În cele din urmă s-a înrolat în marina militară. Talentul lui excepțional a ieșit la iveală pe cînd juca baseball pentru o echipă a marinei. Clark Griffith, patronul echipei Washington Senators, a aflat cumva de el, l-a invitat să dea o probă și a fost suficient de impresionat ca să-i facă un contract. Rice a ajuns să joace la Senators și pe la 30 și ceva de ani a devenit unul dintre cei mai buni jucători de baseball. Nu știa nimeni de tragedia lui din viața personală. S-a aflat abia în 1963, cînd a fost inclus în Hall of Fame.

După *homerun*-ul lui Ruth, Hopkins l-a eliminat pe Lou Gehrig la sfîrșitul reprizei, apoi s-a întors pe bancă și a izbucnit în lacrimi. Aceasta a fost una dintre cele 11 apariții ale lui Hopkins în liga întîi. În 1928 a ratat tot sezonul din cauză că se accidentase și sezonul din 1929 l-a încheiat cu 0 victorii și o înfrîngere. S-a întors în statul său natal, Connecticut, a devenit un bancher de succes și a trăit pînă la 99 de ani.

30 septembrie a fost o zi sufocantă la New York. Temperatura ajungea la aproape 30 de grade și aerul era înăbușitor cînd, în penultimul meci din acel sezon, lui Ruth i-a venit rîndul la bătaie, la sfîrșitul celei de-a noua reprize, avîndu-l în față pe Tom Zachary, un stîngaci de 31 de ani care venise de la o fermă de tutun din Carolina de Nord. Deși era un quaker pios, Zachary era destul de șiret. Unul dintre trucurile lui era să acopere cu pămînt cauciucul de pe sanctuarul aruncătorului ca să se mute puțin mai aproape de casă – uneori, se spune, chiar și cu vreo jumătate de metru mai aproape. În 1927 era al zecelea sezon al său. Nu a favorizat adversarilor decît șase *homerun*-uri tot sezonul. Trei le-a înscris Ruth.

În ziua aceea Ruth ajungea a patra oară la bătaie. Avansase la prima bază o dată după ce jucătorul din echipa adversă aruncase patru mingi aiurea și de două ori după ce lovise el mingea, dar nu avusese nici o ocazie de a marca un *homerun*. Scorul era egal, 2-2. Încasase un *out* și un om la bază – Mark Koenig, care făcuse o triplă.

„Toată lumea știa că vrea să-și doboare recordul, așa că de la mine nu avea să primească nici o minge ca lumea”, i-a spus Zachary unui reporter în 1961. Zachary s-a pregătit să arunce mingea, s-a uitat la *runner*, apoi a lansat o minge extrem de rapidă. A fost un *strike* clar. Zachary și-a luat avînt și a aruncat din nou. De data asta a aruncat cu boltă și

departe, iar Ruth nici măcar nu a încercat s-o lovească. A treia oară, Zachary a aruncat o minge curbă – „cît am putut eu de bine”, își amintea el. Ruth a lovit mingea ca la golf, trimițînd-o sus, în direcția stîlpului din dreapta care marca teritoriul de fault. Cei 8 000 de suporterii de pe Yankee Stadium au urmărit tăcuți mingea care a ajuns la o înălțime foarte mare, apoi a căzut parcă o veșnicie și a aterizat în tribune, la doar cîțiva centimetri de limita zonei de joc. Zachary și-a trîntit mînușa de pămînt, furios. Publicul era în delir.

Ruth a alergat ușurel de la o bază la alta, cu pasul lui ciudat de sacadat și delicat, de parcă încerca să alerge pe vîrfuri, apoi a ieșit de pe bancă pentru a le mulțumi spectatorilor pentru aplauze, salutîndu-i scurt, militărește. Ruth a marcat toate cele patru puncte din ziua aceea. A doua zi *Times* a publicat scorul astfel: „Ruth 4, Senators 2”.

Un lucru mai puțin cunoscut era că meciul în care Babe Ruth a reușit al 60-lea *homerun* a fost și ultimul meci din liga întîi pentru Walter Johnson, cel mai bun aruncător din acea epocă. Nu mai era altul care să arunce cu atîta forță. Jimmy Dykes, care pe atunci juca la Athletics, își amintea peste ani că, la începuturile sale, a fost trimis la bătaie cînd arunca Johnson și nici măcar nu a văzut primele două mingi lansate de acesta. Doar le-a auzit lovind mînușa prinzătorului. După a treia aruncare arbitrul i-a zis să meargă la prima bază. „De ce?”, a întrebat Dykes. „Ai fost lovit”, i-a explicat arbitrul. „Sînteți sigur?”, a întrebat Dykes. Arbitrul i-a zis să-și verifice șapca. Dykes a ridicat mîna și a descoperit că cozorocul fusese întors într-o parte de mingea lansată de Johnson. A lăsat jos bîta de baseball și a alergat recunoscător la prima bază.

În cei 21 de ani cît a jucat la aruncare, Johnson le-a lăsat adversarilor numai 97 de *homerun*-uri. În 1920, cînd a înscris Ruth unul pe o minge aruncată de el, pentru Johnson era primul după aproape doi ani. În 1927, Johnson și-a rupt piciorul în cantonament, lovit de o minge, și nu și-a mai revenit niciodată complet. Acum, cînd se apropia de 40 de ani, a hotărît că e timpul să se retragă. La începutul celei de-a noua reprize, la ultima lui apariție într-un meci de baseball profesionist, a fost trimis să lovească în locul lui Zachary. Mingea lui a fost prinsă de Ruth, și astfel s-au încheiat meciul, cariera lui Johnson și o etapă importantă a unei epoci glorioase.

După aceea, la vestiar, Ruth era, firește, în al nouălea cer de bucurie că înscrisese al 60-lea *homerun*. „Să vedem dacă se găsește vreun șmecher care să încerce să înscrie mai

multe!”, tot zicea el. În general, coechipierii lui l-au felicitat cu căldură, dar, privind retrospectiv, parcă nu erau chiar așa de entuziasmați. „Nu era entuziasmul pe care ți l-ai putea închipui”, își amintea peste ani Pete Sheehy, managerul tehnic al echipei. Nimeni nu se aștepta ca Ruth să se oprească la 60. Toți se gîndeau că a doua zi va marca măcar încă unul și că poate va atinge noi recorduri în anii următori. La urma urmei, Ruth fusese primul care reușise 30, 40, 50 și 60 de *homerun*-uri. Cine să știe dacă în 1928 nu avea să înscrie 70?

De fapt, nici el, nici altcineva nu avea să mai înscrie atîtea mult timp după aceea. În ultimul lui meci din sezonul acela, Ruth, destul de dezamăgitor, a avansat pînă la prima bază fără să pună mingea în joc cînd a fost la bătaie. În ultimul său duel a fost eliminat după trei lovituri. Totuși, Lou Gehrig a reușit un *homerun*, al 47-lea din acel sezon pentru el. Acest rezultat ar putea părea dezamăgitor după ce începuse sezonul în forță, așa că merită să menționăm că era cel mai mare număr de *homerun*-uri reușite vreodată de un jucător, în afară de Ruth.

Înscriind 60 de *homerun*-uri, Ruth a întrecut toate echipele din liga întîi în afară de Cardinals, Cubs și Giants. A reușit *homerun*-uri pe toate arenele din Liga Americană și a înscris mai multe în deplasare decît acasă. (Raportul era de 32 la 28.) A înscris *homerun*-uri favorizate de 33 de aruncători diferiți. Cel puțin două dintre *homerun*-urile sale au fost cele mai lungi reușite vreodată pe terenurile respective. Ruth a reușit cîte un *homerun* la fiecare 11,8 ocazii cînd a fost la bătaie. A marcat cel puțin șase *homerun*-uri împotriva fiecărei echipe din Liga Americană. Iar în tot acest timp a avut o medie a înscrierilor de 0,356 – și a făcut 158 de *run*-uri, a marcat 164 de puncte în urma loviturilor sale, a avansat la prima bază de 138 de ori și chiar a furat baza de șapte ori și a realizat și 14 lovituri de sacrificiu. Greu de imaginat un an mai extraordinar.

Ruth și Gehrig au ocupat primele două locuri în top la capitolul *homerun*-uri, puncte înscrise în urma loviturilor lor, forța medie de lovire a mingii, *run*-uri, totalul bazelor atinse, lovituri lungi și avansări la bază fără să lovească mingea. Combs și Gehrig ocupau primele două locuri în ceea ce privește numărul total de lovituri și triplele. Patru jucători – Ruth, Gehrig, Lazzeri și Meusel – înscriseseră fiecare peste 100 de puncte în urma loviturilor lor. De asemenea, Combs era pe locul al treilea la *run*-uri și totalul bazelor atinse, iar Lazzeri al treilea ca număr de *homerun*-uri. Ca echipă, Yankees au obținut cea mai mare medie a înscrierilor din Liga Americană și cel mai scăzut coeficient de eficiență.

Au înscris în medie 6,3 *run*-uri și aproape 11 lovituri reușite în fiecare meci. Au realizat 911 *run*-uri, mai mult decât reușise vreo echipă din Liga Americană într-un singur sezon. Și cele 110 victorii ale lor erau un record în cadrul ligii. Un singur jucător a fost eliminat în tot acel sezon și echipa nu s-a încăierat cu alte echipe. Baseballul nu mai avusese niciodată o echipă mai desăvârșită, mai dominantă și mai disciplinată.

Recordul de *homerun*-uri al lui Babe Ruth a rămas neatins pînă în 1961, cînd Roger Maris, tot de la New York Yankees, a reușit 61, deși Maris a fost avantajat de un sezon mai lung, avînd cu zece meciuri și 50 de dueluri mai mult decât avusese Ruth în 1927. În anii '90, mulți jucători de baseball au devenit brusc foarte puternici – unii chiar și-au construit un fizic cu totul diferit – și au înscris *homerun*-uri pe bandă rulantă, făcînd recordurile lui Ruth și Maris să pară o glumă. S-a dovedit pînă la urmă că mare parte din această nouă generație de sportivi – uneori chiar și 5-7%, potrivit testelor aleatorii cu privire la droguri introduse, cu mare întârziere, în 2003 – lua steroizi anabolizanți. Consumul de droguri pentru a-i ajuta pe sportivi să lovească mingea depășește cu mult subiectul cărții de față, așa că voi menționa doar în trecere că, cu tot cu steroizi, majoritatea jucătorilor din zilele noastre tot nu au reușit să înscrie la fel de multe *homerun*-uri ca Babe Ruth, care nu consuma decât hotdogi.

Practic, nu se poate preciza exact cînd s-a sfîrșit vara din 1927. Octombrie a adus cîteva dintre cele mai văratice zile din anul acela, cu temperaturi de aproape 30 de grade la New York sau chiar mai mult în alte locuri din est. Toamna s-a instalat încetul cu încetul, nu la o dată anume, cum se întîmplă de obicei.

Cei de la Yankees s-au confruntat cu Pittsburgh Pirates în Campionatul Mondial (sau Campionatul Lumii, cum încă i se spunea adesea) și i-au învins cu ușurință în patru partide, confirmînd părerea multora că Yankees era cea mai bună echipă din toate timpurile.

Calvin și Grace Coolidge s-au întors la Washington din vest și s-au instalat într-o Casă Albă renovată. Președintele s-a ținut de cuvînt și nu a mai candidat. Herbert Hoover nu a reușit să obțină susținerea lui Coolidge, dar nu și-a ascuns dorința de a-i succeda. În noiembrie, niște inundații cumplite au devastat Noua Anglie, peste o sută de oameni pierzîndu-și viața. Coolidge a refuzat să meargă la fața locului, trimițîndu-l pe Hoover.

Cîntărețul de jazz a avut un număr uriaș de spectatori la New York, chiar și la zece dolari biletul. Samuel Raphaelson,

care a scris piesa de teatru ce stă la baza filmului, considera că acesta este foarte prost. „Rar am văzut filme mai slabe decât asta”, a spus el, dar majoritatea oamenilor erau de altă părere. Actrița May McAvoy, care juca în film, își amintea mai târziu că stătea în cinematografele unde rula acesta și se uita la spectatori. Când începea Jolson să vorbească, spunea ea, reacțiile oamenilor erau atât de entuziaste, încât „ai fi zis că îl aud pe Dumnezeu vorbind”. Filmul a avut încasări de 1,5 milioane de dolari în anul în care a fost lansat.

Tunelul Holland a fost inaugurat după cinci ani și jumătate, cât a durat construcția lui, și au început în forță lucrările la Muntele Rushmore. În Anglia, dr. Dorothy Cochrane Logan, o americană ce lucra la Londra, a fost acuzată de sperjur după ce a pretins că a traversat înot Canalul Mîneei pentru a pune mîna pe un premiu de 5 000 de dolari, când de fapt străbătuse aproape toată distanța la bordul ambarcațiunii care o asista. Asta se pare că a pus capăt atât încercărilor de a traversa Canalul înot, cât și încercărilor de înșelăciune. La Detroit, Henry Ford făcea din nou angajări, compania pregătindu-se să înceapă producția noului Model A.

Charles Lindbergh și-a încheiat în sfîrșit lungul turneu. În ultima lună a parcurs în viteză Oklahoma, Arkansas, Tennessee, Alabama, Mississippi, Louisiana, Georgia, Florida, Carolina de Sud, Carolina de Nord, Virginia, Districtul Columbia, Maryland, New Jersey, Delaware și Pennsylvania, după care a aterizat în sfîrșit pe aerodromul Mitchel din Long Island, pe 23 octombrie. În trei luni zburase 35 970 de kilometri, vizitase 82 de orașe, ținuse 147 de discursuri, defilase 2 068 de kilometri la parade și fusese văzut de aproximativ 30 de milioane de oameni, cam un sfert din populația Americii. Ultima lui obligație oficială a fost un dîneu în Manhattan în onoarea lui Raymond Orteig.

Iar după aceea – trebuie să i se fi părut o adevărată minune – a scăpat. După cinci luni în care fusese neîncetat în centrul atenției, se terminase în sfîrșit cu toate astea. Doar că, bineînțeles, nu se terminase deloc. Nu avea să se termine niciodată. Numele lui Lindbergh era acum indisolubil legat de o faimă de care el nu avea să mai poată scăpa niciodată. Habar nu avea ce-o să facă în continuare. Cu ce să-și ocupe restul vieții era o problemă care, ca să zic așa, avea să-i ocupe tot restul vieții.

Pe 27 octombrie, Lindbergh s-a înființat pe neașteptate la aerodromul Curtiss, spunînd că „nu prea mai zburase în ultimul timp” – afirmație foarte ciudată, avînd în vedere că zicea asta la doar patru zile după ce încheiase o călătorie de

35 970 de kilometri. *Spirit of St. Louis* era în revizie după îndelungatul turneu, așa încât Lindbergh a întrebat dacă nu poate să împrumute alt avion. Echipajul de la sol al aerodromului Curtiss i-a oferit bucuros un avion, iar Lindbergh a petrecut fericit o oră singur și liniștit, în înaltul cerului.

La aterizare, îl aștepta cea mai terifiantă experiență a sa din vara aceea. 20 de coriste tocmai ajunseseră la aerodrom pentru o ședință foto. Vizita lor era total întâmplătoare și nu avea nici o legătură cu el, dar, firește, fetele s-au entuziasmat când au aflat că nu le despărțea de cel mai dorit burlac din lume decât ușa unui hangar, așa că au asediat vesele clădirea, zgâindu-se prin ferestre și strigându-l prin crăpăturile ușii, implorându-l să iasă, ca să-i ciufulească părul și să-l strângă în brațe. Lindbergh arăta de parcă avea să moară acolo. Văzînd cît este de terorizat, managerul aerodromului a pus să fie adusă o mașină la ușa din spate a hangarului. Ușurat și recunoscător, Lindbergh a urcat în mașină și a pornit în trombă, evitînd la mustață o întâlnire de gradul III cu 20 de tinere zglobii care îl adorau.

Probabil că degeaba i s-ar fi amintit lui Lindbergh că tocmai își petrecuse toată vara întîlnindu-se numai cu președinți și regi, vorbind unor mulțimi cîtă frunză și iarbă, primind omagii ca nici un alt om pînă atunci. Se pare că, după toate astea, cel mai celebru om din lume tot copil rămăsese.

Este firesc să ne întrebăm – deși nu e tocmai ușor de găsit un răspuns – de ce Charles Lindbergh și zborul lui spre Paris din 1927 au fascinat lumea atît de mult. Sigur, în mare măsură era vorba despre Lindbergh însuși – faptul că avea o față de copil cuminte, că a făcut isprava asta de unul singur, că s-a comportat cu atîta modestie și aplomb imediat după zbor. La asta se putea adăuga fascinația generată de ideea că oceanul putea fi acum traversat. Ideea că un avion putea să plece de la New York și să reapară peste cîteva ore la Paris, Los Angeles sau Havana, de parcă s-ar fi rematerializat din senin, părea aproape de domeniul SF-ului.

Pentru americani, mai era și sentimentul nou și plăcut că erau primii într-un anumit domeniu. Acum e cam greu de imaginat, dar americanii din anii '20 crescuseră într-o lume în care cele mai multe dintre cele mai importante lucruri se întîmplau în Europa. Acum, dintr-odată, America domina aproape toate domeniile – în cultura populară, în finanțe și bănci, pe plan militar, în domeniul invențiilor și tehnologiei. Centrul de greutate al planetei se deplasa către capătul

celălalt al lumii, iar zborul lui Charles Lindbergh a devenit cumva expresia supremă a acestui lucru.

Desigur, nimic din toate acestea nu explică de ce pe iarba de la Le Bourget au dat năvală 100 000 de parizieni, ca să întâmpine *Spirit of St. Louis* pe pistă, de ce au venit patru milioane de oameni la New York sau de ce atîția munți și atîtea faruri și bulevarde au primit numele lui. Tot ce se poate spune este că, din cine știe ce motiv, zborul lui Lindbergh a oferit lumii un moment de bucurie sublimă, spontană, unificatoare, la o scară nemaivăzută pînă atunci. Charles avea să rămînă pentru totdeauna piatra de hotar a acestui sentiment. Bineînțeles, era o obligație imposibilă.

Au trecut aproape nouă decenii din vara anului 1927 pînă astăzi și nu a mai rămas mare lucru din tot ce s-a întîmplat atunci. Aerodromurile din Long Island nu mai există de mult. Aerodromul Roosevelt a fost închis în 1951. Astăzi pe locul respectiv se află un centru comercial de 110 acri, cel mai mare din statul New York. Locul din care au decolat Lindbergh și ceilalți este marcat de o placă memorială, aflată sub scara rulantă de lîngă magazinul Disney. O statuie intitulată „Spirit”, comemorînd zborul lui Lindbergh, se înalță, deznădăjduită, pe o insulă pietonală din parcare.

Nu a mai rămas mare lucru nici în amintirea oamenilor. Multe dintre cele mai notabile nume ale acelei veri – Richard Byrd, Sacco și Vanzetti, Gene Tunney, chiar și Charles Lindbergh – rareori mai sînt pomenite astăzi și de aproape toți ceilalți chiar că nu se mai vorbește deloc. Așa că poate merită să ne oprim o clipă și să ne amintim măcar unele dintre lucrurile care s-au întîmplat în vara aceea. Babe Ruth a reușit 60 de *homerun*-uri. Rezerva Federală a făcut greșeala care a precipitat prăbușirea bursei. Al Capone s-a bucurat de ultima lui vară în culmea gloriei. S-a turnat *Cîntărețul de jazz*. S-a inventat televiziunea. Radioul a ajuns la maturitate. Au fost executați Sacco și Vanzetti. Președintele Coolidge a ales să nu mai candideze. Au început lucrările la Muntele Rushmore. Fluviul Mississippi s-a revărsat ca niciodată pînă atunci. Un nebun din Michigan a aruncat în aer o școală, omorînd 44 de persoane, în cel mai crud măcel din istoria Americii în care victimele au fost copii. Henry Ford a oprit producția Modelului T și a promis să nu-i mai insulte pe evrei. Iar un puști din Minnesota a traversat în zbor oceanul și a captivat toată planeta ca nimeni altcineva pînă atunci.

Indiferent ce altceva s-a mai întîmplat, a fost o vară care a schimbat lumea.

Epilog

Țara
poate să
priveasc
ă
prezentu
l cu
satisfacți
e și să
anticipe
ze
viitorul
cu
optimis
m.

Calvin Coolidge în ultimul său discurs
despre starea națiunii, decembrie 1928

Pe 30 aprilie 1928, la aproape un an după primul lui zbor de încercare cu *Spirit of St. Louis*, Charles Lindbergh a dus avionul lui iubit – *nava* lui, cum i-a spus întotdeauna – la Institutul Smithsonian din Washington. În cariera sa de un an, acesta efectuase 175 de zboruri și petrecuse în aer 489 de ore și 28 de minute. A fost expus în Muzeul Artelor și Industriilor din parcul Mall, pe 13 mai, cu o săptămână înainte de prima aniversare a zborului istoric peste Atlantic. Lindbergh a insistat ca *Spirit of St. Louis* să nu fie expus niciodată în altă parte. Avionul a rămas tot timpul în custodia Institutului Smithsonian.

„Nu știu de ce a insistat așa de mult pe chestia asta”, îmi spune dr. Alex M. Spencer, un muzeograf voios, într-o zi din 2011, când fac o vizită acolo. „Nu cred că i-a cerut cineva asta.”

Eu și Spencer stăm la un mezanin care dă spre holul spațios de la intrarea în Muzeul Smithsonian al Aerului și Spațiului. Chiar în fața noastră, încremenit pentru veșnicie într-un zbor închipuit, *Spirit of St. Louis* atârna în niște cabluri subțiri prinse de tavan. Pare mic și neliniștitor de imaterial. Lipsa vizibilității spre înainte este frapantă. Îmi vine greu să mi-l imaginez pe Lindbergh îngrămădindu-se într-un spațiu așa de mic – dar și mai greu să mi-l închipui înghesuind acolo și câte-un pasager, ca Henry Ford, de pildă. Trebuie să fi fost extrem de strîmt înăuntru. De aproape, se vede clar că avionul este învelit cu o pînză subțire, care sporește și mai mult impresia de fragilitate. Nu e de mirare că Lindbergh avea atîta grijă să nu atingă nimeni mașinăria lui iubită.

Am venit la muzeu ca să-l întreb pe Spencer în ce fel a contat – dacă a contat – zborul lui Lindbergh în istoria aviației. „Oho, și încă cum!”, îmi răspunde el cu emfază și mă conduce într-o galerie din apropiere, „America în aer”, o încăpere mare, cubică, aproape ticsită cu aeroplanе vechi, strălucitoare. Pentru neavizați, aceste avioane nu par să aibă prea multe în comun, dar de fapt au fost alese cu mare grijă. „Dacă le ieși în ordinea în care au fost construite, îți spun o poveste cu adevărat remarcabilă”, zice Spencer.

Mai întâi îmi arată un Ford Tri-Motor din 1928. Cenușiu și pătrătos, făcut din foi de aluminiu ondulat, arată de parcă ar fi fost construit într-o magazie de cineva care nu înțelegea prea bine care-i treaba cu aerodinamica. Poate este grăitor faptul că Henry Ford a refuzat să urce vreodată în vreun avion fabricat de el.

„Acum compară-l cu avionul ăla”, spune Spencer, conducându-mă de-a lungul unui Boeing 247-D. Boeingul este mai mare și evident mai elegant. Fiecare suprafață este frumos fuzelată. Aripile în consolă nu au hobane și montanți, chiulasele motoarelor sînt ascunse sub niște capote metalice, motoarele sînt încorporate în aripi, nu pur și simplu fixate pe ele. Evident, acesta este un avion din altă epocă, mai stilată.

„Și apoi s-a făcut ăsta”, zice Spencer mîndru, prezentîndu-mi *la pièce de résistance*, un Douglas DC-3. Creat în 1935, lansat în 1936, DC-3 a fost primul avion de transport cu adevărat modern. Avea 21 de locuri, putea să zboare pe o distanță de aproape 2 500 de kilometri și să atingă o viteză maximă de croazieră de aproape 350 de kilometri pe oră. Dacă un pasager urca la bordul unui DC-3 din New York la ora 4 după-amiaza, putea ajunge în Los Angeles a doua zi dimineața, la timp pentru micul dejun. Era călătoriilor aeriene moderne începuse cu adevărat.

„Și toate astea s-au petrecut în mai puțin de un deceniu”, îmi spune Spencer, arătînd spre toate minunile din jurul nostru. „Și asta datorită zborului lui Lindbergh.” „Dar nu s-ar fi ajuns oricum la asta?”, îl întreb. „Ba da”, spune Spencer. „Însă ar fi durat mai mult și nu ar mai fi fost aproape exclusiv realizarea americanilor.”

S-a calculat că zborul lui Lindbergh a impulsionat investiții în aviație de aproximativ 100 de milioane de dolari în America. La mijlocul anilor '20, Boeing, un mic constructor de avioane din Seattle, avea atît de puține comenzi, încît uneori mai făcea și mobilă ca să se mențină pe linia de plutire. În mai puțin de un an după zborul lui Lindbergh avea o mie de angajați. Aviația a devenit pentru anii '30 ceea ce a fost radioul pentru anii '20. Lindbergh însuși a promovat continuu această industrie. Nici nu își încheiase bine turneul prin țară, că Dwight Morrow, proaspăt instalat în funcția de ambasador al Statelor Unite în Mexic, l-a întrebat dacă nu ar vrea să facă o vizită de prietenie în acea țară. Era o cerere îndrăzneată. Mexicul era în pragul revoluției. Niște bandiți atacaseră recent un tren care mergea de la Ciudad de México spre Los Angeles și omorîseră mai mulți pasageri, printre care și o tînără învățătoare americană

pe nume Florence Anderson. Morrow și soția lui se deplasau cu vehicule blindate. Nu era tocmai un loc potrivit pentru un aviator dacă se rătăcea.

Lindbergh a acceptat totuși invitația fără să șovăie nici o clipă, făcând imediat planuri pentru un turneu prin America Centrală și Caraibe aproape la fel de ambițios și, după cum avea să se dovedească adesea, chiar mai riscant decât călătoria sa prin America. Mai mult, avea să finanțeze călătoria din buzunarul lui.

Pe 13 decembrie, la doar șase săptămâni după ce a terminat turneul din Statele Unite, Lindbergh a decolat de pe aerodromul Bolling din Washington, DC, cu destinația Ciudad de México. Zborul, deși acoperea doar două treimi din distanța pe care o străbătuse pînă la Paris, a fost la fel de eroic. Pentru că nu a găsit o hartă precisă a Mexicului, a zburat ghidîndu-se după una care părea o pagină ruptă dintr-un manual de geografie pentru liceu. Atît timp cît a urmat linia de coastă a Golfului Mexic, a reușit să se orienteze, dar, după ce s-a îndepărtat de țărm, după Tampico, nu s-a mai putut ghida decît după instinct. Singurul orășel pe deasupra căruia a trecut nu era marcat pe harta lui, iar liniile ferate izolate pe care le-a găsit nu l-au dus într-un loc care să-i fie de folos. Pînă la urmă, a dat peste o formă de relief mai înaltă care s-a gîndit că trebuie să fie muntele Toluca și și-a dat seama că trecuse cu mult de destinația sa. Cînd s-a întors, încercînd să ajungă pe aerodromul Valbuena, deja zbura de 27 de ore și 15 minute și întîrziase cu cîteva ore bune.

Cînd a aterizat avionul lui Lindbergh, la 2.30 după-amiază, 150 000 de oameni s-au năpustit spre el cu atîta entuziasm, încît au luat pe sus avionul și l-au *cărat* pe umeri pînă la hangar. Dwight Morrow, care aștepta pe un podium împreună cu președintele Plutarco Calles și un grup de demnitari de la 8 dimineața, a fost cel mai ușurat om din emisfera vestică.

În următoarele două luni, Lindbergh a făcut un tur al regiunii, zburînd adesea pe o vreme îngrozitoare sau aterizînd pe aerodromuri periculos de neadecvate. Peste tot a fost întîmpinat ca un erou de mulțimi imense de oameni. Au fost numite după el străzi, școli, rîuri și cocteiluri, dar și o mulțime de copii. A vizitat Guatemala, Belize, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Costa Rica, Panama, Columbia, Venezuela, Insulele Virgine, Porto Rico, Republica Dominicană, Haiti, Cuba și Zona Canalului Panama, dar a petrecut Crăciunul în Ciudad de México împreună cu soții Morrow. Venise aici să-și petreacă vacanța și fiica acestora, Anne. Era elevă în ultimul an la Smith College din

Northampton, Massachusetts – care, întâmplător, era și orașul natal al lui Calvin Coolidge. Anne era timidă, frumoasă, deșteaptă și minunat de independentă. Lindbergh s-a îndrăgostit pînă peste urechi. Ea a devenit prima lui iubită. În scurt timp s-au logodit. Peste un an și patru luni aveau să fie căsătoriți.

Cînd s-a întors în America, Lindbergh a fost chemat aproape imediat să facă iarăși pe eroul. Un avion care venea din Irlanda, avînd la bord doi germani și un irlandez, aterizase forțat în estul Canadei, pe un petic izolat de uscat numit Insula Greenly, în largul coastei Labradorului. Era prima traversare reușită a Atlanticului cu avionul de la est la vest, dar acum aviatorii rămăseseră blocați pe insulă. Le-au zburat în ajutor Floyd Bennett și Bernt Balchen. Să nu uităm că Bennett era aviatorul care fusese cît pe ce să-și piardă viața cînd s-a prăbușit *America* lui Richard Byrd, la primul său zbor, cu aproape un an înainte. Bennett fie era urmărit de ghinion, fie nu își revenise complet, pentru că, atunci cînd a ajuns în Canada, a făcut pneumonie. Aflînd asta, Lindbergh a dat fuga la Institutul Rockefeller să ia o fiolă cu un ser și a pornit cu avionul prin viscol și furtună ca să i-o ducă lui Bennett, care zăcea la pat. Din păcate, s-a dovedit că nu era tipul de ser care trebuia, așa că Bennett a murit. Avea 37 de ani.

La Institutul Rockefeller, Lindbergh l-a cunoscut pe Alexis Carrel, întâlnire care avea să ducă la o prietenie îndelungată și la mulți ani de sfaturi proaste. „În viața de adult a lui Charles Lindbergh nimeni nu i-a influențat gîndirea mai profund decît Alexis Carrel”, scria A. Scott Berg în apreciața biografie a lui Lindbergh pe care a publicat-o în 1998. Născut la Lyon, Carrel era unul dintre cei mai talentați chirurghi de la acea vreme. Pe cînd era student la Medicină în Franța, a devenit faimos pentru dexteritatea lui extraordinară – lega două bucăți de catgut folosindu-și doar două degete sau făcea cinci sute de suturi pe o foiță de țigară. Acestea nu erau doar niște trucuri amuzante, căci abilitatea sa de a mînuî acul și firul chirurgical l-a făcut pe Carrel să conceapă noi metode utile de suturare. A inventat o modalitate de a sutura arterele care menținea neted interiorul acestora, eliminînd astfel riscul de formare a cheagurilor, și astfel a salvat nenumărate vieți. În 1906 s-a angajat la Institutul Rockefeller, iar peste șase ani primea Premiul Nobel pentru medicină – prima persoană din America ce se bucura de această cinste. În lunga sa carieră, Carrel a realizat și prima operație de bypass coronarian (pe un cîine) și a făcut

cercetări care au deschis mai târziu calea transplanturilor de organe și grefelor de țesuturi.

Totuși, s-a dovedit că avea idei care de care mai ciudate. Era convins că lumina soarelui nu e bună deloc și susținea că civilizațiile cele mai înapoiate din lume se aflau mereu la tropice, unde lumina e cea mai puternică. Insista ca în sălile lui de operație totul, de la halate până la pansamente, să fie negru. Refuza cu încăpăținare să vorbească cu persoanele de care nu îi plăcea din primul moment.

Carrel s-a remarcat mai ales prin opiniile sale înfiorătoare cu privire la eugenie. Credea că oamenii cu deficiențe sau cu retard ar trebui să fie „eliminați prin eutanasiere în camere de gazare”. Astfel de oameni, după părerea lui, ar trebui să fie gata să-și dea viața pentru binele suprem al umanității. „În mintea omului modern trebuie inoculat conceptul de *sacrificiu*, ideea necesității sale sociale absolute”, afirma Carrel.

Carrel și-a expus părerile deschis – deși nu întotdeauna foarte coerent – într-un bestseller din 1935 intitulat *Omul, acest necunoscut*. Acolo întreba:

De ce le mai ținem pe ființele acestea inutile și dăunătoare? Cei care au ucis, au jefuit înarmați cu un pistol automat sau cu o mitralieră, au răpit copii, i-au prădat pe săraci de agoniseala lor, au înșelat populația cu privire la aspecte importante ar trebui eliminați într-un mod uman și economic, în mici instituții de eutanasiere care să dispună de gaze adecvate. La fel ar trebui procedat și cu nebunii, cu cei vinovați de acte criminale.

Soluția la problemele acestei lumi, susținea Carrel, era să se creeze un „Înalt Consiliu al Doctorilor” (pe care, a lăsat el de înțeles, era gata să-l conducă) al cărui rol principal ar fi fost să se asigure că treburile planetei rămân mereu sub controlul „raselor albe dominante”.

O vreme, opiniile lui Carrel au atras o serie de adepți surprinzător de respectuoși. Când a ținut o prelegere la Academia de medicină din New York, 5 000 de oameni s-au îngrămădit într-o sală de conferințe care avea o capacitate de 700 de locuri. Lindbergh era fascinat. „Gîndirea lui părea nemărginită și extraordinar de pătrunzătoare”, se minuna el.

Prin Carrel, Lindbergh a devenit interesat de construirea unui dispozitiv care să mențină organele în viață în mod artificial în timpul operației chirurgicale, iar în cele din urmă a născocit un instrument numit pompă de perfuzie – „un tub de sticlă în spirală, care seamănă cu un boiler”, cum o descria revista *Time*. În esență, era un soi de filtru mai sofisticat.

Carrel era extrem de încântat de publicitatea pe care i-o aducea implicarea lui Lindbergh – aceasta pica la țanc, tocmai când a scos *Omul, acest necunoscut* – și i-a convins pe jurnaliști că pompa era un progres istoric în știința medicală. Cei doi au apărut pe coperta revistei *Time*, cu aparatul etalat cu mândrie între ei. Pompa de perfuzie a lui Lindbergh era fără îndoială un dispozitiv care arăta foarte șic, dar este corect să spunem că nu ar fi atras niciodată atîta atenție dacă ar fi fost inventată de altcineva. În practică, avea puține aplicații utile și nici un rol în chirurgie. Deși s-au construit mai multe pompe de perfuzie, se crede că în 1940 nu se mai folosea nici una.

În lumea largă, Lindbergh era încă întâmpinat de mulțimi de oameni oriunde se ducea. În primăvara anului 1928, a făcut o tură cu un avion de pe aerodromul Curtiss într-o duminică, zi în care s-au adunat o grămadă de gură-cască. Când în mulțime s-a dus vorba că Lindbergh va ateriza, 2 000 de oameni s-au năpustit spre pistă „de parcă dăduse strechea în ei”, cum scria *Times*. Două femei au fost rănite, niște copii s-au pierdut de părinții lor și mulți s-au ales cu vînațai sau cu hainele rupte. Lindbergh a rămas blocat în avion timp de 15 minute. Asta era viața lui acum. Chiar și atunci când s-a dus cu Carrel la Copenhaga ca să facă o demonstrație a pompei de perfuzie la o conferință științifică, poliția a trebuit să ridice baricade ca să stăvilească mulțimile.

Nu mai avea pic de intimitate. Lindbergh și Anne Morrow s-au căsătorit în mai 1929, iar în luna de miere au plecat într-o croazieră pe mare, în largul coastei statului Maine, cu un iaht împrumutat, lung de 12 metri. În a doua zi pe mare, s-au enervat peste poate când au descoperit că îi tot bîzîie la cap un avion din care li se făceau poze. La scurt timp după aceea, a început să se țină după ei o barcă plină cu reporteri și fotografi. „Opt ore la rînd au tot dat tîrcoale ambarcațiunii noastre”, își amintea Lindbergh mai tîrziu, cu amărăciune.

Soții Lindbergh încercau să ducă o viață cît de normală puteau. Charles a lucrat la Transcontinental Air Transport, un strămoș al lui TWA, și la Pan Am și era, desigur, un personaj important în industria aviatică atunci când viața lui și a lui Anne a fost dată peste cap în cel mai devastator mod posibil. La începutul anului 1932, un intrus s-a cățărat pe o fereastră de la etaj în casa lor de lîngă Hopewell, New Jersey, și l-a răpit pe copilașul lor, Charles Augustus Junior. Deși au plătit o răscumpărare de 50 000 de dolari, două luni mai tîrziu copilul a fost găsit mort.

În ciuda îngrijorării și a durerii lor, soții Lindbergh au fost subiectul celui mai grotesc circ mediatic. Pe deasupra locuinței lor zburau încontinuu la mică înălțime avioane pline de gură-cască la 2,50 dolari biletul, așa că nici nu mai puteau ieși din casă. Doi fotografi au reușit să intre cumva în morga din Trenton și au făcut poze cu copilașul mort. Fotografiile erau mult prea îngrozitoare ca să fie publicate, dar circulau pe sub mână și puteau fi cumpărate cu 5 dolari. Atunci când Bruno Hauptmann, un imigrant german, a fost judecat pentru această crimă în orașelul Flemington, New Jersey, au venit 100 000 de oameni din prima zi. În februarie 1935, Hauptmann a fost găsit vinovat și condamnat la moarte. Călăul său a fost Robert G. Elliott.

Charles și Anne se săturaseră pînă peste cap. S-au mutat în Europa, mai întîi în Kent, în Anglia, apoi într-o casă de pe o mică insulă aflată în largul coastei provinciei Bretagne. Pe o insulă din apropiere se afla casa de vacanță a lui Alexis Carrel și a soției lui. Soții Lindbergh au călătorit foarte mult și prin Europa, devenind evident foarte atașați de Germania. În 1936, Charles a participat la Olimpiada de la Berlin ca invitat al naziștilor și, în mod vizibil, s-a simțit extraordinar de bine. După aceea i-a scris unui prieten din Statele Unite că germanii au „un simț al decenței și al valorilor care ne depășește cu mult” – afirmație destul de neașteptată apropo de Germania nazistă.

În 1938, Lindbergh a acceptat o medalie din partea lui Hermann Göring, lucru pe care mulți l-au considerat revoltător. Anne nota cu amărăciune – încercînd să ofere o justificare – că medalia i-a fost acordată soțului ei la un dineu care a avut loc la Ambasada Statelor Unite la Berlin, că Göring fusese invitat de statul american, că Lindbergh nu a știut că i se va oferi medalia și că nu a vrut să facă o scenă la un eveniment oficial. Așa a fost. Însă Lindbergh nu a mai dat înapoi medalia, nici măcar cînd Germania și America erau în război.

Nu există dovezi care să sugereze că Lindbergh ar fi aprobat vreodată atrocitățile, dar, atunci cînd cineva afirmă că pe lumea asta sînt prea mulți oameni de un anumit soi, nu e prea departe de cei care le aprobă. Cert este că atît el, cît și Anne îl admirau fără remușcări pe Adolf Hitler. Anne spunea că Hitler este „un vizionar care vrea cu adevărat binele țării sale”. Lindbergh credea că Hitler este, „fără îndoială, un mare om”. A recunoscut că naziștii tindeau să fie puțin cam fanatici, dar, în spiritul echității, a afirmat că „multe dintre realizările lui Hitler ar fi fost imposibile fără o anumită doză de fanatism”.

Soții Lindbergh s-au gândit serios să se mute în Germania. Tocmai atunci, în Germania a avut loc celebrul pogrom numit *Kristallnacht*, când cetățeni din toată țara au devastat magazinele și casele evreilor. (*Kristallnacht*, „Noaptea de cristal” sau „Noaptea sticlei sparte”, se referă la cioburile de sticlă de la geamurile sparte, rămase în urma lor.) *Kristallnacht* are o sonoritate aproape sărbătorească, ai zice că a fost o noapte plină de veselie și de șotii nevinovate. În realitate, a fost o acțiune teroristă aprobată de stat. În cartea sa *Hitlerland*, Andrew Nagorski povestește cum un băiat a fost aruncat pe o fereastră de la etaj jos, în stradă. Când băiatul, rănit, a început să se târască, încercînd să scape, gloata a tăbărit pe el, lovindu-l cu picioarele. A fost salvat de un american care trecea pe acolo. *Kristallnacht* a îngrozit o lume întreagă.

Soții Lindbergh au fost șocați, cu siguranță, dar în felul lor. Anne scria în jurnalul ei: „Ajungi să crezi că poți să-i înțelegi pe oamenii ăștia și să lucrezi cu ei și apoi se apucă să facă ceva stupid, brutal și nedisciplinat, cum s-a întîmplat acum. Sînt șocată și foarte supărată. Cum mai putem să ne mutăm acolo?”. Două lucruri sînt de-a dreptul uimitoare aici. În primul rînd, deși doamna Lindbergh este evident tulburată de această scăpare („ceva stupid, brutal și nedisciplinat”), nu lasă de înțeles că ar deranja-o atitudinea generală a germanilor față de evrei. În al doilea rînd, după cum spunea chiar ea, *Kristallnacht* nu făcea ca mutarea în Germania să fie o idee intolerabilă, ci doar o provocare.

Pentru prima dată, oamenii au început să se întrebe dacă Lindbergh chiar era un erou potrivit pentru țară. Dar ce era mai rău abia urma.

Se spune că soților Lindbergh li s-ar fi oferit o casă în Berlin, confiscată de la niște evrei, dar pînă la urmă au ales să se întoarcă în Statele Unite. Charles s-a implicat îndeaproape într-o organizație intitulată America First, care fusese creată pentru a se opune implicării Americii în alt război european. În septembrie 1941, s-a dus la Des Moines, Iowa, ca să țină un discurs, care avea să fie difuzat la radio în toată țara, explicînd de ce crede că nu e bine ca Statele Unite să intre în război cu Germania. 8 000 de oameni s-au înghesuit în Coliseumul din Des Moines în seara aceea. Discursul lui Lindbergh era programat să înceapă abia la ora 9.30 seara, așa că publicul a putut asculta mai întîi un mesaj al lui Franklin Roosevelt transmis la radio de la Casa Albă. Mulți au uitat că America era deja în pragul războiului în septembrie 1941. Niște submarine germane scufundaseră

recent trei cargoboturi americane și atacaseră o navă militară, USS *Greer*. Numeroși susținători ai grupului America First pretindeau că navele americane provocaseră în mod deliberat aceste atacuri, afirmație pe care mulți alții o considerau revoltătoare. Avînd în vedere toate acestea, atmosfera era foarte tensionată după ce s-a încheiat transmisiunea mesajului lui Roosevelt, cînd Lindbergh s-a ridicat în picioare și s-a îndreptat către un pupitru din centrul scenei. Cu un glas caracterizat adesea drept strident, Lindbergh a declarat că trei forțe – britanicii, evreii și Franklin Delano Roosevelt – împingeau America spre război denaturînd în mod intenționat adevărul. „Mă refer aici la agitatorii care susțin războiul, nu la persoanele sincere, dar îndrumate greșit care, debusolate de dezinformare și speriate de propagandă, se iau după acești agitatori”, a spus el.

Remarcile lui Lindbergh au fost întîmpinate cu huiduieli și aplauze în proporții relativ egale. De fiecare dată cînd era întrerupt, se oprea pînă se potolea rumoarea. Nu s-a uitat nici un moment la public, rămînînd tot timpul cu ochii ațintiți pe foile pe care le avea în față. Evreii, a continuat el, constituiau o influență deosebit de nocivă deoarece dețineau și dominau „filmele noastre, presa noastră, radioul nostru și guvernul nostru”. A admis că evreii aveau dreptate să fie supărați pentru că erau persecutați în Germania, dar a afirmat că o politică pro-război era periculoasă nu doar pentru „noi”, ci și pentru „ei”. Nu a explicat de ce crede asta.

Marea Britanie, a spus el, „nu este suficient de puternică pentru a cîștiga războiul pe care l-a declarat Germaniei”. În cele din urmă, a trîntit o mostră de idealism în stilul lui Carrel. „În loc să intre în război împotriva Germaniei”, a sugerat el, „America ar trebui să se alieze cu ea și cu Anglia pentru a forma un puternic «zid occidental» al rasei și armelor care să țină stavilă și lui Genghis-Han, și infiltrării unor rase inferioare”. A fost un discurs extraordinar, care a pus capăt carierei sale de erou al Americii.

În ediția din dimineața următoare a cotidianului *The Des Moines Register*, un editorial încerca să păstreze un ton judicios. „Poate a fost o dovadă de curaj din partea colonelului Lindbergh să spună ceea ce crede”, scria *Register*, „dar a ignorat în asemenea măsură consecințele acestui gest – ca să spunem așa –, încît nu mai este demn să-și dea cu părerea despre elaborarea politicilor în această țară”.

În aceeași zi s-a aflat că Germania torpilase cargobotul de 1 700 de tone *Montana* în largul coastei Groenlandei. Pretutindeni în America, oamenii îl renegau pe Charles

Lindbergh. Wendell Willkie, care avea să fie curînd candidatul la președinție din partea republicanilor, a spus că discursul lui Lindbergh este „cea mai neamericană prelegere ținută în vremurile noastre de o persoană cu reputație la nivel național”. Străzile, școlile și aeroporturile botezate după Lindbergh și-au schimbat numele. Vîrful Lindbergh a devenit Vîrful Vulturului Singuratic. La Chicago, Farul Lindbergh a devenit Farul Palmolive. TWA nu se mai autointitula „Compania Aeriană Lindbergh”. Pînă și Little Falls, orașul lui natal, a acoperit cu vopsea numele lui Lindbergh de pe turnul de apă. Președintele Roosevelt a afirmat neoficial: „Eu sînt absolut convins că Lindbergh e nazist”. Trei luni mai tîrziu, japonezii au atacat Pearl Harbor; America era în război.

După intrarea Americii în război, Lindbergh a susținut din toată inima cauza Aliatilor, dar era prea tîrziu. Nu avea să-și mai spele niciodată reputația. După război, a devenit un ecologist devotat și a făcut foarte multe lucruri bune în toată lumea, dar nu a reușit să recîștige afecțiunea publicului. Un film din 1957 despre zborul lui spre Paris, cu Jimmy Stewart în rolul principal, a fost un eșec la box-office. Odată cu trecerea anilor, Lindbergh s-a retras în mare măsură din viața publică. A murit de cancer în casa lui de pe insula Maui, în Hawaii, la vîrsta de 72 de ani, în 1974. Era atît de organizat, încît a pus să i se completeze dinainte pînă și certificatul de deces. Doar data decesului a rămas necompletată. Nu și-a retras niciodată cuvintele rostite la Des Moines, nici măcar parțial.

La aproape 30 de ani după moartea lui, în 2003, a ieșit la iveală că Lindbergh avusese o viață privată mult mai complicată decît se crezuse înainte. Din 1957 pînă la moartea sa, avusese în secret o idilă la distanță cu o croitoreasă nemțoaică din München, Brigitte Hesshaimer, în urma căreia s-au născut doi băieți și o fată. Copiii le-au spus reporterilor că Lindbergh fusese „un vizitator misterios care venea o dată sau de două ori pe an”. Știau că este tatăl lor, dar credeau că îl cheamă Careu Kent.

Potrivit altor reporteri, Lindbergh a avut în același timp relații și cu sora lui Brigitte Hesshaimer, Marietta, cu care a mai avut doi copii, și cu o secretară nemțoaică, pe nume Valeska, cu care avea încă doi copii. Toate aceste legături au fost întreținute cu atîta discreție, încît nici familia lui Lindbergh din America, nici biograful lui, A. Scott Berg, nu au știut nimic despre ele. Cum a făcut Lindbergh asta încă nu este clar.

Pînă una-alta, putem spune că cel mai mare erou al secolului XX a fost cu mult mai enigmatic și cu mult mai puțin erou decît bănuise cineva vreodată.

Toate astea fac ca viața celorlalte personaje principale ale acestei povești să pară cam insipidă și dezamăgitoare, dar iată, într-o formă evident sintetică și aproximativ cronologică, ce s-a mai întîmplat cu ele după lunga vară a anului 1927.

Charles Nungesser și *François Coli*, aviatorii francezi cu care a început totul, nu au fost găsiți niciodată, dar asta nu înseamnă că au fost dați uitării. În noiembrie 1927 s-a anunțat cu oarece jenă că suma de 30 000 de dolari pe care primarul New Yorkului, Jimmy Walker, ar fi trebuit să i-o ofere lui madame Nungesser la Paris dispăruse fără urmă. Acesta era Fondul Roxy – banii strînși la concertul de binefacere de la Teatrul Roxy la care ajunsese și Lindbergh în iunie. Aproximativ 70 000 de dolari strînși din alte orașe ale Americii s-au găsit, dar contribuția orașului New York se pare că a înghițit-o pămîntul.

Astăzi, pe o faleză stîncoasă bătută de vînturi care se înalță deasupra micii și agreabilei stațiuni Etretat de pe coasta Normandiei, se află un monument alb de beton ce seamănă cu o peniță uriașă înfiptă în pămînt. Îndreptată către America, aceasta marchează locul unde cei doi eroi ai aerului s-au desprins de pămîntul lor natal pentru ultima dată. Este singurul monument din lume închinat acelei veri a zborurilor remarcabile.

La cîțiva kilometri spre vest se află satul Ver-sur-Mer, unde s-au prăbușit în mare comandorul Richard Byrd și echipa lui. Un mic muzeu local adăpostește cele cîteva rămășițe ce amintesc de noaptea aceea, printre care și o bucățică din învelișul de pînză al avionului – tot ce s-a mai păstrat din el.

După zborul peste Atlantic, Byrd a făcut două expediții lungi în Antarctica – una din ele, oarecum surprinzător, sponsorizată cu generozitate de Jacob Ruppert de la Yankees – și în prima a survolat (fără doar și poate) Polul Sud. Byrd a fost avansat la gradul de contraamiral și și-a petrecut restul vieții delectîndu-se cu rolul de erou. A murit în 1957, la vîrsta de 68 de ani.

Bernt Balchen, eroul necîntat al aventurii Americii, l-a însoțit pe Byrd în zborul lui spre Polul Sud. După aceea a devenit colonel în forțele aeriene americane și a avut o carieră remarcabilă, deși, după cum am menționat mai sus, a avut necazuri cu familia lui Byrd din cauză că sugerase în

autobiografia lui că Byrd nu ajunsese la Polul Nord în 1926, așa cum pretindea. Balchen a murit în 1973. *George Noville* l-a însoțit pe Byrd în a doua expediție a acestuia. Peninsula Noville și muntele Noville din Antarctica îi poartă numele. Noville a murit în 1963, în California. În afară de asta nu se știe mai nimic. Lui *Bert Acosta*, al patrulea membru al echipajului *Americii* din 1927, nu i-a mers prea bine. A devenit un bețiv inveterat și a ajuns de mai multe ori la închisoare pentru vagabondaj și pentru neplata pensiei alimentare. Cuprins de un acces de idealism prin anii '30, și-a mai venit cât de cât în fire, reușind să plece în Spania, unde a zburat în misiuni de luptă pentru republicanii antifasciști, dar după război s-a întors în Statele Unite și a revenit la proastele lui obiceiuri. A murit, aproape sărac, în 1954.

Un alt personaj care a luat-o serios la vale a fost ciudatul și enigmaticul *Charles A. Levine*. În octombrie 1927, după ce fusese plecat aproape cinci luni, Levine s-a întors în țară. I s-a organizat o paradă pe Fifth Avenue, dar nu a venit aproape nimeni. La un prânz de la Hotel Astor, primarul Jimmy Walker a amintit direct cât de prost fusese tratat bietul Levine.

După aceea a devenit clar de ce zăbovise Levine atîta prin Europa. Era urmărit de Ministerul Justiției pentru neplata impozitelor, suma datorată ajungînd la 500 000 de dolari. Dar acesta nu era decît primul dintr-un șir nesfîrșit de necazuri care îl așteptau pe Levine de aici încolo. În 1931, poliția a emis un mandat pe numele lui sub acuzația de furt calificat, după ce nu s-a prezentat la audierile privind niște nereguli legate de un împrumut bancar în valoare de 25 000 de dolari. La scurt timp după aceea a fost arestat în Austria și acuzat că ar fi pus la cale să falsifice bani și jetoane pentru jocurile de noroc din cazinouri. Ulterior aceste acuzații au fost retrase. În 1932 Levine a primit o condamnare cu suspendare pentru încălcarea Legii răspunderii profesionale, iar în 1933 a fost acuzat că ar fi încercat să plătească cu bani falși în New Jersey, însă și această acuzație a fost retrasă ulterior. În 1937 a fost condamnat pentru că a introdus ilegal din Canada în Statele Unite 900 de kilograme de pulbere de tungsten și a stat închis un an și jumătate la Penitenciarul din Lewisburg. În 1942, a fost condamnat la 150 de zile de închisoare pentru că a ajutat la introducerea din Mexic în Statele Unite a unui imigrant ilegal. Individul era un refugiat evreu, așa încît s-ar părea că a fost un gest destul de umanitar, dar, din cine știe ce motiv, completul de judecată a fost de altă părere.

După aceea, nu s-a mai știut nimic de Levine. În 1971, când *American Heritage* a publicat un articol despre zborul *Columbiei*, se menționa că Levine este dat dispărut, neștiindu-se unde s-ar putea afla. De fapt, sărăcise și căzuse în anonimat. A murit la Washington, DC, în 1991, la vârsta de 94 de ani.

Tovarășul de zbor al lui Levine, *Clarence Chamberlin*, a mai trăit aproape jumătate de secol după vara anului 1927, dar fără să se remarce în mod deosebit prin ceva. A lucrat în calitate de consultant pentru aviație și o vreme a administrat noul aerodrom Floyd Bennett (botezat după ghinionistul aviator) din Brooklyn, primul aeroport public al New Yorkului, inaugurat în 1930. A murit în Connecticut în 1976, cu puțin înainte să împlinească 83 de ani.

Babe Ruth și *Lou Gehrig* au încheiat toamna anului 1927 cu un turneu demonstrativ. Turneele demonstrative – în care o echipă formată din jucători din liga întâi disputa meciuri demonstrative în diferite orașe – erau foarte profitabile. În urma unui turneu de 21 de meciuri, și Ruth, și Gehrig au câștigat sume egale cu salariul lor pe un an.

Meciurile demonstrative tindeau să fie relaxate, dar haotice. Adesea se întâmpla să intre pe teren suporteri care încercau să prindă vreo minge căzută pe jos în afara câmpului de joc, iar apărătorii exteriori se trezeau luându-se la întrecere cu vreo ceată de spectatori înflăcărați ca să prindă mingea din zbor. 13 dintre cele 21 de meciuri din 1927 au trebuit suspendate înainte de final din cauză că mulțimile scăpaseră de sub control. În Sioux City, Iowa, 2 000 de suporteri au năvălit la un moment dat pe teren, și se spune că Lou Gehrig ar fi salvat viața unui om care altfel ar fi fost călcat în picioare.

Pînă la urmă, turneele demonstrative au stricat prietenia dintre Gehrig și Ruth. Spre uluirea tuturor, în 1932 Gehrig a început să iasă cu o tînără pe nume Eleanor Twitchell. S-au căsătorit în anul următor. În 1934, Eleanor i-a însoțit pe Lou și pe mai mulți coechipieri ai acestuia într-un turneu prin Japonia, după încheierea sezonului. În timp ce traversau oceanul, Eleanor a dispărut o vreme într-o după-amiază. Lou, înnebunit de gîndul că poate căzuse peste bord, a căutat-o peste tot. Pînă la urmă a găsit-o în cabina lui Ruth. Eleanor și Ruth băuseră ceva împreună. Ea era clar cam amețită. Nu se știe ce altceva s-a mai întîmplat, dar mulți ani s-a zvonit că nu ar fi făcut doar conversație. Peste ani, cînd prințul Bill Dickey de la Yankees a fost întrebat despre asta, a admis că „ceva s-a întîmplat”, dar nu a intrat în amănunte. „Nu vreau

să vă zic” – atît a mai spus. Ceea ce se ştie cu certitudine este că, începînd din ziua aceea, Gehrig şi Ruth nu şi-au mai vorbit aproape deloc.

La începutul anului 1939, după ce jucase aproape 14 sezoane fără să lipsească de la nici un meci, Lou Gehrig a pătît ceva. A devenit stîngaci şi părea că nu mai are vlagă. După opt partide a cerut să fie scos din joc, încheind şirul de 2 130 de meciuri consecutive, un record care avea să fie doborît abia peste jumătate de secol, şi s-a dus la Clinica Mayo din Rochester, Minnesota. Acolo s-a descoperit că suferea de scleroză laterală amiotrofică, o boală care se agravează treptat, devenind fatală. Cariera lui luase sfîrşit.

La scurt timp după ce a fost anunţat public diagnosticul lui, Yankees au instituit o Zi Omagială Lou Gehrig. S-au acordat premii şi s-au adus omagii. Joe McCarthy, noul antrenor de la Yankees, a lăcrimat în timp ce enumera calităţile lui Gehrig. Nu se aştepta nimeni ca Gehrig să ia cuvîntul – era terorizat de mulţimi –, dar s-a apropiat de microfon şi a ţinut un discurs considerat multă vreme cel mai emoţionant din domeniul sportului în America. A început aşa:

Iubiţi suporteri, în ultimele două săptămîni aţi tot citit despre ghinionul care s-a abătut asupra mea. Astăzi mă consider cel mai norocos om de pe faţa pămîntului. De 17 ani, de cînd îmi petrec viaţa pe terenurile de baseball, nu am avut parte decît de bunăvoinţă şi încurajare din partea voastră. Uitaţi-vă la oamenii aştia nemaipomeniţi. Care dintre voi nu ar considera că fie şi numai o zi petrecută cu ei e momentul cel mai important din cariera sa?

A vorbit mai puţin de un minut, rostind cuvinte de laudă la adresa colegilor şi familiei lui. Nu atît vorbele lui, cît sinceritatea din glas a umezit ochii tuturor celor prezenţi. Cînd a terminat, Yankee Stadium s-a cutremurat de ovaţiile mulţimii ca niciodată pînă atunci sau după aceea. Babe Ruth s-a apropiat de el, i-a şoptit ceva la ureche şi l-a îmbrăţişat. Era prima dată cînd îşi vorbeau după aproape şase ani. Gehrig avea să moară peste mai puţin de doi ani, pe 2 iunie 1941. Avea 37 de ani.

Ruth se retrăsese din viaţa sportivă în 1935. Îşi dorise să fie numit antrenor la Yankees, dar Jacob Ruppert a respins categoric această idee. „Tu nici de tine nu eşti în stare să ai grijă”, i-a zis el cu răutate. Ruth a fost trimis la Boston Braves, una dintre cele mai slabe echipe de baseball. Aici nu a jucat decît 28 de meciuri, dar pus punct în stilul spectaculos care îi era caracteristic. În ultimul său meci, disputat cu

Pirates pe 25 mai 1935, a reușit trei *homerun*-uri. Când s-a retras, deținea 56 de recorduri în liga întâi.

Pe 13 iunie 1948, Babe Ruth și-a făcut pentru ultima dată apariția pe Yankee Stadium, cam la fel ca Gehrig cu nouă ani înainte. Era bolnav de cancer și părea extrem de fragil. Era îmbrăcat cu echipamentul echipei Yankees, care atârna pe trupul lui foarte slăbit. A rostit câteva cuvinte de mulțumire la un microfon instalat la baza-casă, dar boala l-a împiedicat să vorbească mai mult.

A murit două luni mai târziu, la vârsta de 53 de ani. Harry Hooper, fostul său coechipier, a spus că Ruth a fost „iubit de mai mulți oameni și mai intens decât oricine altcineva pînă la el și după aceea”. Waite Hoyt s-a exprimat mai simplu: „Doamne, ce ne mai plăcea de namila aia de om! Era o sursă permanentă de bucurie”.

Henry Ford a produs în sfîrșit mult așteptatul Model A la începutul lunii decembrie. Ca să se asigure că află toată lumea despre acest eveniment important, compania a plătit reclame care ocupau cîte o pagină întreagă în 2 000 de cotidiene.

Oamenii s-au dus cu duiumul la saloanele de prezentare ca să se minuneze de un Ford disponibil în tot felul de culori exotice – nisipiu-de-Arabia, roz-bej, gri-albăstrui-închis, albastru-Niagara și albastru-andalizit – și destul de elegant, bine dotat și confortabil, la prețuri între 385 și 1 400 de dolari, în funcție de caracteristici. În fiecare oraș, recunoșteai imediat saloanele de prezentare ale companiei Ford după mulțimile adunate în jurul lor. Potrivit estimărilor, cel puțin zece milioane de oameni au admirat mașina în primele 36 de ore după ce a fost scoasă pe piață.

Reacția inițială a fost extrem de favorabilă. În primele două săptămîni din decembrie s-au comandat aproximativ 400 000 de Forduri Model A. Ce nu le-a spus Ford celor doritori să-i cumpere mașina era că deocamdată nu se produceau decît aproximativ o sută de mașini pe zi. Așa că intermediarii, care nu mai avuseseră clienți de cîteva luni, s-au trezit acum copleșiți, doar că nu prea aveau ce mașini să le ofere. Publicul și-a pierdut rapid bunăvoința.

Pînă la urmă, Fordul Model A nu a avut decît un succes modest. Producția a încetat după patru ani, devenind evident că acum americanii care voiau să cumpere mașini își doreau în fiecare an modele noi. În anii '30 a coborît pe locul al treilea din punctul de vedere al cotei de piață, vânzările sale fiind de peste două ori mai mici decît cele ale companiei General Motors, ca să nu mai vorbim de Chrysler. Numărul

de angajați a scăzut de la peste 170 000 în 1929 la doar 46 000 în 1932, iar producția totală a fabricilor Ford a coborât de la 1,5 milioane de vehicule la numai vreo 230 000. Compania a supraviețuit, desigur, și a rămas unul dintre cele mai importante concerne din America, dar nu avea să mai fie niciodată forța dominantă care fusese cândva.

Edsel Ford a murit de cancer de stomac în 1943, la vârsta de numai 49 de ani, fără să fi avut șansa de a scăpa de influența tatălui său. Henry Ford, senilizându-se rapid, l-a urmat și el după patru ani, la vârsta de 83 de ani. Nu a mai ajuns niciodată în Fordlandia, afacerea lui cu cauciuc din Brazilia.

Ruth Snyder și Judd Gray și-au găsit sfârșitul la Sing Sing în ianuarie 1928, la o lună după ce și-a făcut debutul Fordul Model A. Călăul lor a fost letal de ubicuul Robert G. Elliott.

Snyder a fost trimisă prima pe scaunul electric. „Când a dat cu ochii de instrumentul morții, aproape că s-a prăbușit din picioare”, își amintea Elliott în memoriile sale. „Infirmierele au condus-o cu blîndețe către scaun, iar când a fost așezată pe el, a cedat, izbucnind în plîns. «Iisuse, ai milă de mine, căci am păcătuit», se ruga ea printre suspine.” Elliott i-a lipit cu grijă niște electrozi de piciorul drept și de ceafă și i-a tras pe cap un săculeț de pînză. Din motive neprecizate, nu i s-a mai pus pe cap obișnuita minge de fotbal. Apoi Elliott s-a retras și a acționat maneta. Peste două minute Ruth Snyder era moartă. Era prima dată când fusese electrocutată o femeie.

Gray a urmat imediat, pășind spre scaun cu o vioiciune pragmatică, de parcă venise la dentist. Avea o expresie de hotărîre calmă și a cooperat politicos în timp ce era legat de scaun și i se puneau electrozii. „A fost unul dintre cei mai curajoși oameni pe care i-am văzut executați conform legii”, scria Elliott. „Mi-a părut extrem de rău pentru omul ăsta care își părăsise soția și fiica pentru femeia ce zăcea moartă puțin mai încolo. Cred că aproape tuturor celor prezenți le părea rău de el.” Peste două minute, și Gray era mort.

În dimineața următoare, pe cititorii ziarului *New York Daily News* îi aștepta o imagine de senzație. Umplînd toată pagina întîi, sub un singur cuvînt – *MOARTĂ!* –, era o fotografie ușor neclară înfățișînd-o pe Ruth Snyder în momentul execuției. Are capul acoperit și se vede că este legată de scaun, dar în rest pare că stă destul de confortabil. Fotografia a fost realizată de un reporter de la *Daily News* pe nume Tom Howard, care era prezent ca martor oficial și

strecurase în închisoare o cameră miniaturală, legată de fluierul piciorului. La momentul potrivit, își ridicase discret cracul pantalonului și activase obturatorul cu ajutorul unei sîrme trase prin buzunarul de la haină. Tot tirajul s-a vîndut în doar cîteva minute după ce a ajuns pe stradă. În interior, ziarul oferea un reportaj despre execuție întins pe 734 de centimetri. Chiar și *The New York Times* a acordat acestei știri un spațiu de 161 de centimetri – peste un metru și jumătate.

La două luni după execuții, Robert G. Elliott și soția lui dormeau liniștiți în casa lor din Richmond Hill, Queens, cînd au fost aruncați din pat de o explozie teribilă. Niște atentatori – probabil simpatizanți ai lui Sacco și Vanzetti – le lăsaseră pe verandă un dispozitiv exploziv. Suflul exploziei a aruncat acoperișul la vreo zece metri dincolo de gazon, dar, în mod uimitor, soții Elliott nu au fost răniți. Însă casa a trebuit să fie reconstruită de la zero. Autorul atentatului nu a fost prins niciodată. Elliott a trăit pînă în octombrie 1939, cînd a murit în urma unui atac de cord, la vîrsta de 65 de ani.

Herbert Hoover a tras vreo două sperieturi pînă cînd a ajuns la Casa Albă. În toamna anului 1927, oponenții săi, care erau destul de mulți, au început să vehiculeze ideea că Hoover nu avea dreptul să candideze pentru că nu locuise în America în ultimii 14 ani, cum cerea Constituția. (Această prevedere fusese introdusă de Părinții Fondatori ai Statelor Unite ca să se asigure că funcția de președinte nu poate fi deținută decît de cei care, loiali, rămăseseră în țară în timpul Războiului de Independență.) Mai circula și zvonul că Hoover depusese la un moment dat cerere pentru a i se acorda cetățenia britanică. (Nu era adevărat.)

Pînă la urmă, nu a mai făcut nimeni nimic în acest sens și pe 4 noiembrie 1928, prima dată în viața lui cînd a candidat, Hoover a fost ales președinte al Statelor Unite cu o marjă record de voturi. A primit aproape două treimi dintre voturile de popularitate și peste 80% din voturile alegătorilor. Printre cei care l-au susținut s-a numărat și Charles Lindbergh.

A intrat în exercițiul funcțiunii în martie 1929, iar în octombrie s-a prăbușit bursa. Hoover nu și-a revenit niciodată din șoc. În cei trei ani de după crah, rata șomajului a crescut în America de la 3% la 25%, în timp ce cîștigurile medii pe cap de familie au scăzut cu 33%, producția industrială cu 50% și bursa cu 90%. 11 000 de bănci au dat faliment.

Hoover a făcut mari eforturi pentru a stimula economia. A cheltuit 3,5 miliarde de dolari pe lucrări publice, între care mai multe proiecte pentru care îi putem mulțumi și astăzi – în special podul Golden Gate și barajul Hoover. Și-a donat chiar și salariul în scopuri caritabile. Așa cum mărturisea cândva un asistent al președintelui Roosevelt, „practic, New Deal a fost dezvoltat pornind de la programele inițiate de Hoover”. Dar nimic nu putea compensa faptul că era un om atât de antipatic. La sfârșitul Campionatului Mondial de baseball din 1931, a fost huiduit „cu patimă” – prima dată când un președinte pățea așa ceva la un campionat mondial.

După ce câștigase alegerile din 1928 cu o marjă record, Hoover a pierdut în cursa electorală din 1932 tot cu o marjă record. După ce și-a încheiat mandatul a muncit la fel de intens ca și în timpul acestuia. La un moment dat, a scris patru cărți în același timp, fiecare la alt birou. A murit în 1964, la vârsta de 90 de ani, și a fost înmormântat la West Branch, Iowa, deși nu mai locuia acolo de peste 80 de ani. Astăzi biblioteca prezidențială Hoover din West Branch cuprinde și un muzeu excelent care găzduiește, printre multe altele, și echipamentele de televiziune cu ajutorul cărora a realizat celebra sa transmisie din aprilie 1927.

La încheierea mandatului său, *Calvin Coolidge* s-a retras împreună cu Grace într-o casă din Northampton, Massachusetts, unde stăteau cu chirie. A devenit membru în conducerea New York Life Insurance Company, participând conștiincios la ședințele lunare ale consiliului, la New York, fiind plătit cu 50 de dolari plus decontarea cheltuielilor. Pe lângă asta, și-a scris autobiografia și semna o rubrică într-un ziar sindicalizat. În 1933, într-o după-amiază, la scurt timp după Anul Nou, a urcat la etaj ca să se bărbierească. Grace l-a găsit întins pe jos în baie – murise de infarct. Avea 60 de ani. Majoritatea documentelor lui au fost distruse la scurt timp după moartea lui, așa cum ceruse.

Benjamin Strong, guvernatorul Băncii Rezervelor Federale din New York și omul care probabil a dăruit lumii crahul și tot haosul economic care a urmat, nu a mai apucat să vadă nimic din toate acestea. A murit în octombrie 1928, la vârsta de 55 de ani, de tuberculoză. După vara anului 1927 nu a mai trăit mult nici *Myron Herrick*, ambasadorul Statelor Unite la Paris. A răcit stînd în ploaie la funeraliile unui erou francez de război, mareșalul Ferdinand Foch, în martie 1929, și a murit peste câteva zile. Avea 74 de ani.

La șase luni după moartea lui Herrick, *Miller Huggins*, antrenorul echipei Yankees, a observat că i-a apărut o pată sub ochi și că are febră. S-a dus la spitalul St. Vincent din New York și starea lui a devenit critică aproape imediat. Suferea de o infecție tegumentară numită erizipel (mai cunoscută ca brîncă sau oblaț), care astăzi se poate trata cu antibiotice. În 1929 nu existau tratamente eficiente. Huggins a murit pe 25 septembrie 1929, la vîrsta de 50 de ani.

Dwight Morrow a demisionat din funcția de ambasador în Mexic după trei ani și s-a întors în țară ca să candideze pentru un loc în Senat din partea Partidului Republican din New Jersey. Avea o platformă care se opunea Prohibiției și a obținut o victorie zdrobitoare, dar a murit pe neașteptate, în somn, în urma unui accident vascular, pe 5 octombrie 1931, la scurt timp după ce intrase în exercițiul funcțiunii. Avea 58 de ani.

La cinci luni după aceea, a fost răpit nepotul lui.

După șase luni de la răpirea copilului lui Lindbergh, *judecătorul Webster Thayer* a revenit pentru scurt timp în atenția presei atunci cînd casa lui a fost distrusă de o bombă, pusă, probabil, de niște susținători ai lui Sacco și Vanzetti. Thayer și-a petrecut restul vieții păzit de poliție la clubul lui din Boston, deși nu mai avea prea mult de trăit. A murit peste șase luni și ceva, la vîrsta de 75 de ani. *Alvan Fuller*, celălalt personaj principal din procesul lui Sacco și Vanzetti, s-a retras din funcția de guvernator al statului Massachusetts în 1929, dar a trăit cîțiva ani păzit de poliție. După moartea lui Myron Herrick, Fuller a fost luat în calcul pentru funcția de ambasador în Franța, dar a fost efectiv refuzat de francezi, care au spus că nu îi pot garanta siguranța. Așa încît cei 29 de ani care îi mai rămăseseră de trăit i-a dedicat afacerilor și acțiunilor filantropice. A murit în urma unui atac de cord într-un cinema din Boston, în 1958.

Jack Dempsey și-a pierdut aproape toată averea în crahul de pe Wall Street. În 1935 a deschis un restaurant pe Broadway care a fost un local de marcă al New Yorkului aproape 40 de ani, fiind apoi închis în 1974. Dempsey a trăit pînă la vîrsta de 87 de ani, în 1983.

Gene Tunney s-a însurat cu o moștenitoare din familia Carnegie, Polly Lauder, în 1929. Ea nu îl văzuse niciodată boxînd. Și-au petrecut luna de miere pe insula Brioni din Marea Adriatică, unde Tunney „s-a plimbat, a înotat și a stat de vorbă” cu George Bernard Shaw. Probabil că a petrecut

puțin timp și cu proaspăta lui soție. Tunney a scris niște memorii, a făcut parte din consiliile de conducere ale mai multor companii mari și a ajuns „să discute cu multă autoritate și aplomb pe orice subiect”, cum nota ușor acid John Lardner într-o scurtă schiță biografică publicată în *The New Yorker* în 1950. Fiul său John a fost senator de California din 1965 până în 1971. Tunney a murit în 1978, la vârsta de 81 de ani.

Totuși, dintre boxerii anilor '20, cel mai mare succes l-a avut taurul *Luis Firpo*. După ce ajunsese în America fără nici un sfanț în buzunar, Firpo s-a întors în Argentina mai bogat cu un milion de dolari după șase ani în ring. Și-a investit banii cu înțelepciune și și-a construit o afacere și un imperiu agricol care a ajuns în cele din urmă să cuprindă domenii cu o suprafață de peste 200 000 de acri. Când a murit, în 1960, la vârsta de 65 de ani, averea lui valora cinci milioane de dolari.

Celebrul tenismen *Bill Tilden* a obținut ultima victorie în finala competiției de simplu masculin la Wimbledon în 1930, la vârsta de 37 de ani. După ce s-a retras din tenis, a devenit actor și a avut mare succes în rolul principal dintr-un remake al filmului *Dracula*, producția care a dat lovitura în 1927. De asemenea, a dezvoltat o slăbiciune nesănătoasă pentru băieței slăbuți. În 1947, a fost condamnat la un an de închisoare la Los Angeles pentru comportament indecent cu un minor. La scurt timp după ce a fost eliberat, a fost prins din nou făcând același lucru, așa că a ajuns iar la răcoare. Și-a pierdut și puținii prieteni care îi mai rămăseseră și a săracit. În 1953, când a murit în urma unui atac de cord, la vârsta de 60 de ani, averea lui avea o valoare netă de 80 de dolari.

Primarul orașului Chicago, Big Bill Thompson, s-a întors împotriva lui *Al Capone* la scurt timp după meciul dintre Tunney și Dempsey, crezând – evident, eronat – că Al Capone stă în calea succesului său în politică la nivel național; spera că republicanii îl vor alege drept candidat la președinție. Nemaivînd protecție, Capone a plecat în Florida la începutul anului 1928, mutîndu-se în Miami Beach. În anul următor a fost arestat în timp ce schimba trenul la Philadelphia și condamnat la un an de închisoare pentru că avea asupra lui o armă ascunsă. În 1931 a fost condamnat pentru evaziune fiscală, alegîndu-se cu 11 ani de închisoare.

Lui Capone nu i-a fost chiar așa de greu la închisoare. Avea un pat și o saltea cu arcuri și i se aducea în celulă mîncare gătită în casă. De Ziua Recunoștinței a mîncat la cină curcan, servit de un majordom pe care îl angajase să fie

la dispoziția lui în acea zi. I se permitea să aibă băutură în celulă și să-și primească vizitatorii în biroul directorului închisorii. Acesta a negat vehement că Al Capone a avut parte de un tratament preferențial, după care a fost prins folosind mașina lui Capone. În 1934, situația lui Capone a devenit mult mai puțin roz când s-a dat în folosință închisoarea Alcatraz din Golful San Francisco, el fiind printre primii deținuți găzduiți aici. Capone a fost eliberat la sfârșitul anului 1939, când suferea deja de o formă acută de sifilis cu debut tardiv. A murit în Florida, în 1947.

Chiar în momentul când Al Capone intra în Alcatraz, în capătul celălalt al țării *Charles Ponzi* era deportat în Italia. S-a mutat în Brazilia și a murit sărac, într-un spital din Buenos Aires, în 1949.

Mabel Walker Willebrandt, avocata căreia i-a venit ideea să-i prindă pe unii infractori precum Al Capone sub acuzația de evaziune fiscală, a murit în 1963, în California, cu puțin înainte să împlinească 74 de ani. După ce în 1929 și-a dat demisia din funcția pe care o avea la stat, și-a găsit o slujbă bine plătită, ca jurisconsult la Fruit Industries Limited, o companie din California care cultiva struguri și era cunoscută pentru că îi ajuta pe oameni să-și facă vin acasă. Asta a făcut-o pe Willebrandt să pară ipocrită (cum, de altfel, și era) și, într-o oarecare măsură – printr-un efect psihologic semnificativ –, a grăbit sfârșitul Prohibiției.

În fața Congresului a fost înaintată o moțiune de abrogare a celui de-al 18 Amendament la începutul anului 1933. Camera Reprezentanților nu a dezbătut propunerea decât vreo 40 de minute. În Senat, după cum notează Daniel Okrent în cartea sa dedicată istoriei Prohibiției, „dintre cei 22 de membri care votaseră în favoarea celui de-al 18-lea Amendament cu 16 ani înainte și care încă erau senatori, 17 au votat acum pentru anularea deciziei lor de atunci”. În decembrie 1933, Prohibiția s-a încheiat oficial.

În 1933 a redevenit subiect de știri și aviatorul *Francesco de Pinedo*, de care uitase toată lumea. După ce s-a întors în Italia, în 1927, Pinedo își reluase cariera în forțele aeriene italiene, Regia Aeronautica, unde, în mod nechibzuit, a pus la cale destituirea ministrului Aeronauticii, Italo Balbo. Prinzînd de veste, Balbo l-a detașat pe Pinedo în cel mai îndepărtat și mai inutil avanpost pe care l-a găsit: Buenos Aires. Pinedo a lîncezit în anonimat pînă în septembrie 1933, când și-a făcut apariția pe neașteptate la aeroportul Floyd

Bennett din Brooklyn, plănuind să zboare de unul singur pînă la Bagdad, pe o distanță de 10 000 de kilometri.

Deși nimeni nu mai zburase vreodată pe o distanță atât de mare, în ziua plecării Pinedo a sosit la aerodrom îmbrăcat de parcă se ducea la cumpărături – într-un costum albastru de serj, cu o pălărie gri de fetru și un pulover subțire. Ce sărea în ochi erau papucii de casă pe care îi avea în picioare. Tot planul lui era evident nechibzuit, dar nu a încercat nimeni să-l oprească. În timp ce avionul lui Pinedo înainta cu viteză pe pistă, a început să meargă în zigzag, apoi a cotit către o clădire administrativă, unde se adunaseră cîțiva oameni. Nu a nimerit chiar în mulțime, dar a agățat ceva cu aripa, s-a răsturnat peste cap și s-a prăbușit peste o mașină parcată. Pinedo a fost aruncat din avion. Unii spuneau că s-a ridicat de pe asfalt și a încercat să urce înapoi în avion – poate era în stare de șoc. Alți martori povesteau că a rămas întins la pămînt. Oricum ar fi fost, înainte să apuce ceva să ajungă la el, avionul a explodat. Pinedo a fost mistuit de flăcările uriașe. Ce o fi fost în mintea lui în dimineța aceea și de ce nu a renunțat la ideea de a decola cînd era clar că ceva nu este în regulă sînt întrebări la care nu se va putea da niciodată un răspuns.

Pentru industria cinematografică, tranziția de la filmul mut la cel sonor a fost mai rapidă decît ar fi crezut cineva că este posibil. În iunie 1929, la nici un an și jumătate de la lansarea *Cîntărețului de jazz*, dintre cele 17 cinematografe de pe Broadway, doar în trei mai rulau filme mute. Marea Depresiune a dat însă o lovitură grea acestei industrii. Pînă în 1933, aproape o treime dintre cinematografele din America au fost închise și multe studiouri aveau probleme mari. Paramount era falit; RKO și Universal nu erau nici ele prea departe. Fox se chinuia să se reorganizeze și pînă la urmă a trebuit să fie salvat de un studio mult mai mic, Twentieth Century.

În 1932, la New York, *Roxy Rothafel* a deschis Radio City Music Hall în Rockefeller Center. (Celebrele The Rockettes se intitulau inițial Roxyettes.) Dar și lui îi cam ajungea funia la par. În mai, Teatrul Roxy a intrat în faliment. Doi ani mai tîrziu, Rothafel a fost numit la conducerea Teatrului Mastbaum din Philadelphia, care mergea tot mai rău. Se spune că ar fi cheltuit 200 000 de dolari în două luni și jumătate, dar în zadar. Zilele de glorie ale marilor cinematografe apuseseră. Rothafel a murit de infarct într-un hotel din New York, în 1936. Avea 53 de ani. Teatrul Roxy a fost demolat în 1960.

Clara Bow, vedeta din *Aripi*, s-a lăsat de actorie în 1933, devenind tot mai retrasă. A murit în 1965, la vârsta de 60 de ani. *William Wellman*, regizorul, a mai făcut 65 de filme pînă cînd s-a retras din activitate, în 1958. Multe dintre filmele sale au fost niște eșecuri, dar cîteva sînt remarcabile, între care *Inamicul public* (1931), *Incidentul din Ox-Bow* (1943) și *Prizonierii cerului* (1954). A murit în 1975, la 79 de ani. *John Monk Saunders*, cel care a scris *Aripi*, nu a avut o viață prea fericită. S-a însurat cu actrița Fay Wray, dar căsnicia s-a destrămat și cariera lui a fost distrusă din cauza băuturii și a drogurilor. S-a spînzurat în Florida, în 1940.

Jerome Kern nu a mai avut nici un succes pe Broadway după *Show Boat*, deși a încercat de mai multe ori. Pînă la urmă, ca atîția alții, s-a mutat la Hollywood. A murit în 1945. Și *Oscar Hammerstein al II-lea* părea că a ajuns la capătul drumului cu *Show Boat*. Mai mult de zece ani după aceea nu a mai scos nici un hit, dar apoi a făcut echipă cu Richard Rodgers și împreună au avut cea mai lungă serie de succese din istoria musicalurilor: *Oklahoma*, *Caruselul*, *Pacificul de Sud*, *Regele și eu*, *Cîntecul tobelor* și *Sunetul muzicii*. Hammerstein a murit în 1960.

Jacob Ruppert, patronul echipei New York Yankees, a suferit un atac de cord la începutul anului 1939 și a murit nouă zile mai tîrziu, la vârsta de 69 de ani. Lumea a aflat cu uimire că lăsase mare parte din averea sa, estimată inițial între 40 și 70 de milioane de dolari, unei foste dansatoare de cabaret pe nume Helen W. Weyant. Domnișoara Weyant le-a mărturisit reporterilor că ea și Ruppert erau prieteni în secret de mulți ani, dar a insistat că era vorba doar de prietenie. Pînă la urmă, s-a dovedit că averea lui Ruppert nu ajungea decît la 6,5 milioane de dolari – depresiunea îi afectase serios investițiile în imobiliare –, plus că avea și datorii de un milion de dolari. Pentru plata datoriilor și a impozitelor imobiliare, au trebuit vîndute și Yankees, și fabrica de bere Ruppert.

În 1939 era pe moarte, după o boală îndelungată, și *Raymond Orteig*, agreabilul magnat al hotelurilor care a lansat Premiul Orteig.

Gutzon Borglum nu a mai apucat să vadă Muntele Rushmore terminat. A murit în martie 1941, din cauza unor complicații survenite după o operație la prostată, cu doar cîteva luni înainte de finalizarea lucrărilor. Avea 73 de ani.

Montagu Norman, guvernatorul Bank of England și prietenul apropiat al lui Benjamin Strong, a suferit în 1944 un accident bizar care a pus capăt carierei sale. În timp ce era în vizită la fratele său, pe un domeniu din Hertfordshire, Norman a plecat la plimbare pe înserat și se pare că s-a împiedicat de o vacă ce se odihnea. Vaca, speriată, l-ar fi lovit pe Norman cu copita în cap când s-a ridicat în picioare. Norman nu și-a mai revenit niciodată complet și a murit în 1950, la 78 de ani.

Alexis Carrel a fost îndepărtat din funcția sa de la Institutul Rockefeller pentru că opiniile sale deveneau prea stînjenitoare. Carrel s-a întors în Franța, unde a înființat un institut specializat în probleme de la periferia științei, inclusiv telepatie și hidromanție. A susținut în mod deschis regimul de la Vichy și aproape sigur ar fi fost judecat pentru colaboraționism dacă nu ar fi murit în 1944, înainte de a fi adus în fața justiției. Avea 71 de ani. La procesele de la Nürnberg, intentate criminalilor de război naziști după încheierea conflagrației, *Omul, acest necunoscut* a lui Carrel a fost citată în apărarea practicilor de eugenie ale naziștilor.

În 1944 erau pe moarte și două dintre personajele importante din Chicago. Primul care a murit a fost *Big Bill Thompson*, în martie, la 76 de ani. În luna următoare, a trecut în lumea dreptilor și *Kenesaw Mountain Landis*, care avea 78 de ani. Landis și-a petrecut ultima parte a carierei sale opunîndu-se încercărilor de a aduce sportivi de culoare să joace în liga întîi. Această bătălie abjectă a fost pierdută în 1947, când Jackie Robinson, primul jucător de culoare din liga întîi de baseball, a intrat pe teren, jucînd pentru Brooklyn Dodgers.

Mama lui Lindbergh, *Evangeline Lodge Lindbergh*, a murit de Parkinson în 1954, la vîrsta de 78 de ani. Văduva lui, *Anne Morrow Lindbergh*, a mai născut cinci copii în afară de Charles Junior, care fusese ucis, și a devenit o scriitoare de succes și foarte apreciată, publicînd în special memorii. A murit în 2001, la frumoasa vîrstă de 94 de ani, ultimul personaj important din această poveste care a trăit experiența acelei lungi veri extraordinare.

Bibliografie

- Aberdare, Lord, *The Story of Tennis*, Stanley Paul, Londra, 1959.
- Adair, Robert K., *The Physics of Baseball*, Harper & Row, New York, 1990.
- Ahamed, Liaquat, *Lords of Finance: The Bankers Who Broke the World*, William Heinemann, Londra, 2009 [ed.rom.: *Stăpînii finanțelor. Cei patru bancheri care au ruinat lumea*, traducere din engleză de Dana-Ligia Ilin, Editura Humanitas, București, 2014].
- Allaz, Camille, *The History of Air Cargo and Air Mail From the Eighteenth Century*, Christopher Foyle Publishing, Londra, 2004.
- Allen, Frederick Lewis, *The Lords of Creation: The Story of the Great Age of American Finance*, Hamish Hamilton, Londra, 1935.
- Allen, Frederick Lewis, *Only Yesterday: An Informal History of the 1920s*, Perennial Library, New York, 1964.
- Allsop, Kenneth, *The Bootleggers: The Story of Chicago's Prohibition Era*, Hutchinson, Londra, 1961 [ed.rom.: *Chicago sub teroare*, traducere de Eugen B. Marian, îngrijirea ediției de Valeriu Cîmpeanu, Editura Tribuna, Craiova, 1992].
- Almond, Peter, *Aviation: The Early Years*, Konemann, Köln, 1997.
- Amory, Cleveland, și Frederic Bradlee (eds.), *Vanity Fair: A Cavalcade of the 1920s and 1930s*, Viking Press, New York, 1960.
- Avrich, Paul, *Sacco and Vanzetti: The Anarchist Background*, Princeton University Press, Princeton, 1991.
- Bak, Richard, *The Big Jump: Lindbergh and the Great Atlantic Air Race*, John Wiley & Sons, New York, 2011.
- Balchen, Bernt, *Come North With Me: An Autobiography*, Hodder and Stoughton, Londra, 1959.
- Baldwin, Neil, *Henry Ford and the Jews: The Mass Production of Hate*, Public Affairs, New York, 2001.
- Barry, John M., *Rising Tide: The Great Mississippi Flood of 1927 and How It Changed America*, Simon & Schuster, New York, 1998.
- Barton, Bruce, *The Man Nobody Knows: A Discovery of the Real Jesus*, Bobbs-Merrill Co., Indianapolis, 1925.
- Baxandall, Rosalyn, și Elizabeth Ewen, *Picture Windows: How the Suburbs Happened*, Basic Books, New York, 2000.
- Berg, A. Scott, *Goldwyn: A Biography*, Ballantine Books, New York, 1989.
- Berg, A. Scott, *Lindbergh*, Macmillan, New York, 1998.
- Bergreen, Laurence, *Capone: The Man and the Era*, Simon & Schuster, New York, 1994.
- Berliner, Louise, *Texas Guinan: Queen of the Night Clubs*, University of Texas Press, Austin, 1993.

- Best, Gary Dean, *The Dollar Decade: Mammon and the Machine in 1920s America*, Praeger Publishers, Westport, CT, 2003.
- Bingham, Hiram, *An Explorer in the Air Service*, Yale University Press, New Haven, 1920.
- Black, Edwin, *War against the Weak: Eugenics and America's Campaign to Create a Master Race*, Four Walls Eight Windows, New York, 2003.
- Blake, Angela M., *How New York Became American, 1890-1924*, Johns Hopkins University Press, Baltimore, 2006.
- Blegen, Theodore C, *Minnesota: A History of the State*, University of Minnesota Press, Minneapolis, 1963.
- Block, Geoffrey, *Enchanted Evenings: The Broadway Musical from Show Boat to Sondheim*, Oxford University Press, New York, 1997.
- Boardman, Barrington, *From Harding to Hiroshima*, Dembner Books, New York, 1988.
- Boorstin, Daniel J., *The Image, or What Happened to the American Dream*, Atheneum, New York, 1962.
- Bordman, Gerald M., *Jerome Kern: His Life and Music*, Oxford University Press, New York, 1980.
- Bordman, Gerald M., *American Theatre: A Chronicle of Comedy and Drama, 1914-1930*, Oxford University Press, New York, 1995.
- Boyle, Andrew, *Montagu Norman: A Biography*, Cassell, Londra, 1967.
- Boyle, Kevin, *Arc of Justice: A Saga of Race, Civil Rights and Murder in the Jazz Age*, Henry Holt, New York, 2005.
- Britton, Nan, *The President's Daughter*, Elizabeth Ann Guild, New York, 1927.
- Brooks, John, *Once in Golconda: A True Drama of Wall Street 1920-1938*, Harper & Row, New York, 1969.
- Brownlow, Kevin, *Behind the Mask of Innocence*, Jonathan Cape, Londra, 1990.
- Budiansky, Stephen, *Air Power: From Kitty Hawk to Gulf War II: A History of the People, Ideas and Machines That Transformed War in the Century of Flight*, Viking, Londra, 2003.
- Burroughs, Edgar Rice, *Thuvia: Maid of Mars*, Methuen and Co., Londra, 1920.
- Burroughs, Edgar Rice, *The War Chief*, Methuen and Co., Londra, 1929.
- Burroughs, Edgar Rice, *Tarzan of the Apes*, Library of America, New York, 2012 [ed.rom.: *Tarzan din neamul maimuțelor*, traducere de Antoaneta Ralian, Editura Albatros, București, 1973].
- Byrd, Richard Evelyn, *Skyward*, G.P. Putnam's Sons, New York, 1928.
- Cahan, Richard, *A Court That Shaped America: Chicago's Federal District Court from Abe Lincoln to Abbie Hoffman*, Northwestern University Press, Evanston, 2002.
- Cannadine, David, *Mellon: An American Life*, Allen Lane, Londra, 2006.
- Carr, Steven Alan, *Hollywood and Anti-Semitism: A Cultural History up to World War II*, Cambridge University Press, Cambridge, 2001.
- Carrel, Alexis, *Man the Unknown*, Harper & Brothers, New York, 1935 [ed.rom.: *Omul, acest necunoscut*, versiune în limba română, cuvînt introductiv și note asupra textului de Dan Oprescu, Editura Victor B Victor, București, 2004].
- Cerf, Bennett, *Try and Stop Me*, Simon & Schuster, New York, 1945.

- Chamberlin, Clarence D., *Record Flights*, Beechwood Press, New York, 1942.
- Chernow, Ron, *The House of Morgan*, Simon & Schuster, Londra, 1990.
- Chernow, Ron, *Titan: The Life of John D. Rockefeller, Sr.*, Little, Brown and Co., Boston, 1998.
- Churchill, Allen, *The Year the World Went Mad*, Thomas Y. Crowell, New York, 1960.
- Churchill, Allen, *The Literary Decade*, Prentice-Hall, Londra, 1971.
- Churchill, Allen, *The Theatrical 20s*, McGraw-Hill, New York, 1975.
- Clark, Constance Areson, *God – or Godzilla: Images of Evolution in the Jazz Age*, Johns Hopkins University Press, Baltimore, 2008.
- Clements, Kendrick A., *The Life of Herbert Hoover: Imperfect Visionary, 1918-1928*, Palgrave/Macmillan, Londra, 2010.
- Clymer, Floyd, *Henry's Wonderful Model T, 1908-1927*, McGraw-Hill Book Company, New York, 1955.
- Coben, Stanley, *Rebellion against Victorianism: The Impetus for Cultural Change in 1920s America*, Oxford University Press, Oxford, 1991.
- Cochrane, Dorothy, Van Hardesty și Russell Lee, *The Aviation Careers of Igor Sikorsky*, University of Washington Press, Seattle, 1980.
- Cole, Wayne S., *Charles A. Lindbergh and the Battle against American Intervention in World War II*, Harcourt Brace Jovanovich, New York, 1974.
- Coolidge, Calvin, *Have Faith in Massachusetts: A Collection of Speeches and Messages*, John Lane/Bodley Head, Londra, 1923.
- Coolidge, Calvin, *The Autobiography of Calvin Coolidge*, Chatto & Windus, Londra, 1929.
- Coombs, L.F.E., *Control in the Sky: The Evolution and History of the Aircraft Cockpit*, Pen and Sword Aviation, Barnsley, 2005.
- Corn, Joseph J. (ed.), *Into the Blue: American Writing on Aviation and Spaceflight*, The Library of America, New York, 2011.
- Coué, Emile, *Self Mastery Through Conscious Autosuggestion*, George Allen & Unwin, Londra, 1922 [ed.rom.: *Autocontrolul prin sugestie conștientă. Despre sugestie și aplicațiile acesteia*, traducere de Cristian Hanu, ediție îngrijită de Cătălin Parfene, Editura Adevăr Divin, Brașov, 2010].
- Currell, Susan, *American Culture in the 1920s*, Edinburgh University Press, Edinburgh, 2009.
- Currell, Susan, și Christina Cogdell (eds.), *Popular Eugenics: National Efficiency and American Mass Culture in the 1930s*, Ohio University Press, Athens, 2006.
- Dardis, Tom, *Firebrand: The Life of Horace Liveright*, Random House, New York, 1995.
- Davis, Kenneth S., *The Hero: Charles A. Lindbergh and the American Dream*, Doubleday, Garden City, NY, 1959.
- Dawidoff, Nicholas (ed.), *Baseball: A Literary Anthology*, Library of America, New York, 2002.
- Deford, Frank, *Big Bill Tilden: The Triumphs and the Tragedy*, Simon & Schuster, New York, 1976.

- Derr, Mark, *Some Kind of Paradise: A Chronicle of Man and the Land in Florida*, William Morrow, New York, 1989.
- Dinnerstein, Leonard, și David M. Reimers, *Ethnic Americans: A History of Immigration*, ediția a V-a, Columbia University Press, New York, 2009.
- Douglas, Ann, *Terrible Honesty: Mongrel Manhattan in the 1920s*, Noonday Press/Farrar, Straus and Giroux, New York, 1995.
- Dumenil, Lynn, *The Modern Temper: American Culture and Society in the 1920s*, Hill and Wang, New York, 1995.
- Dyott, George M., *Man Hunting in the Jungle: The Search for Colonel Fawcett*, Edward Arnold, Londra, 1930.
- Ehrmann, Herbert B., *The Case That Will Not Die: Commonwealth vs Sacco and Vanzetti*, W.H. Allen, Londra, 1970.
- Eichengreen, Barry, *Golden Fetters: The Gold Standard and the Great Depression, 1919-1939*, Oxford University Press, New York, 1992.
- Eig, Jonathan, *Luckiest Man: The Life and Death of Lou Gehrig*, Simon & Schuster, New York, 2006.
- Eig, Jonathan, *Get Capone: The Secret Plot That Captured America's Most Wanted Gangster*, Simon & Schuster, New York, 2010.
- Elliott, Robert G., împreună cu Albert R. Beatty, *Agent of Death: The Memoirs of an Executioner*, E.P. Dutton & Co., New York, 1940.
- Engerman, Stanley J., și Robert E. Gallman, *The Cambridge Economic History of the United States*, vol. 3, Cambridge University Press, Cambridge, 2000.
- Evans, Harold, *The American Century*, Alfred A. Knopf, New York, 1999.
- Everson, William K., *American Silent Film*, Oxford University Press, New York, 1978.
- Eyman, Scott, *The Speed of Sound: Hollywood and the Talkie Revolution, 1926-1930*, Simon & Schuster, New York, 1997.
- Faber, C.E., și R.B. Faber, *Spitballers: The Last Legal Hurlers of the Wet One*, McFarland and Co., Jefferson, NC, 2006.
- Fisher, David E., și Marshall Jon Fisher, *Tube: The Invention of Television*, Counterpoint, Washington, DC, 1996.
- Fitzgerald, F. Scott, *My Lost City: Personal Essays, 1920-1940*, Cambridge University Press, Cambridge, 2005.
- Fogarty, Robert S., *The Righteous Remnant: The House of David*, Kent State University Press, Kent, Ohio, 1981.
- Fogelson, Robert M., *Downtown: Its Rise and Fall, 1880-1950*, Yale University Press, New Haven, 2001.
- Fokker, Anthony H.G., și Bruce Gould, *Flying Dutchman: The Life of Anthony Fokker*, George Routledge & Sons, Londra, 1931.
- Ford, Henry, *My Life and Work*, William Heinemann, Londra, 1924 [ed.rom.: *Viața și opera mea*, în românește de Virgil Coman și A. Alexandrescu, Editura Cultura Poporului, București, 1934].
- Forden, Lesley, *The Ford Air Tours, 1925-1931*, Aviation Foundation of America, New Brighton, Minnesota, 2003.
- Freedland, Michael, *Al Jolson*, W.H. Allen, Londra, 1972.

- Frommer, Harvey, *Five O'clock Lightning: Babe Ruth, Lou Gehrig and the Greatest Baseball Team in History, the 1927 New York Yankees*, Wiley, New York, 2007.
- Furnas, J.C., *Great Times: An Informal Social History of the United States, 1914-1929*, G.P. Putnam's Sons, New York, 1974.
- Gabler, Neal, *Walter Winchell: Gossip, Power and the Culture of Celebrity*, Picador, Londra, 1995.
- Gabler, Neal, *Walt Disney: The Biography*, Aurum Press, Londra, 2007.
- Gage, Beverly, *The Day Wall Street Exploded: A Story of America in Its First Age of Terror*, Oxford University Press, Oxford, 2009.
- Galbraith, John Kenneth, *The Liberal Hour*, Hamish Hamilton, Londra, 1960.
- Galbraith, John Kenneth, *Money: Whence It Came, Where It Went*, Andre Deutsch, Londra, 1975.
- Gerstle, Gary, *American Crucible: Race and Nation in the Twentieth Century*, Princeton University Press, Princeton, NJ, 2001.
- Gibbs-Smith, Charles H., *Aviation: An Historical Survey from Its Origins to the End of the Second World War*, Science Museum, Londra, 2003.
- Goldberg, Alfred (ed.), *A History of the United States Air Force 1907-1957*, D. Van Nostrand Co., Princeton, NJ, 1957.
- Goldman, Herbert G., *Jolson: The Legend Comes to Life*, Oxford University Press, New York, 1988.
- Goldstein, Malcolm, *George S. Kaufman: His Life, His Theater*, Oxford University Press, New York, 1979.
- Gordon, John Steele, *An Empire of Wealth: The Epic History of American Economic Power*, Harper Perennial, New York, 2005.
- Gould, Stephen Jay, *The Flamingo's Smile: Reflections in Natural History*, W.W. Norton, New York, 1985.
- Grandin, Greg, *Fordlandia: The Rise and Fall of Henry Ford's Forgotten Jungle City*, Metropolitan/Henry Holt, New York, 2009.
- Grann, David, *The Lost City of Z: A Tale of Deadly Obsession in the Amazon*, Vintage, New York, 2010.
- Grant, H. Roger (ed.), *We Took the Train*, Northern Illinois University Press, DeKalb, 1990.
- Grant, H. Roger, *Railroads and the American People*, Indiana University Press, Bloomington, 2012.
- Gregory, J.W., *The Menace of Colour*, Seeley, Service & Co., Londra, 1925.
- Grey, Zane, *The Young Pitcher*, John Long, Londra, 1924.
- Grossman, James R., Ann Durkin Keating și Janice L. Reiff (eds.), *The Encyclopedia of Chicago*, University of Chicago Press, Londra, 2004.
- Hackett, Alice Payne, *Seventy Years of Best Sellers, 1895-1965*, R.R. Bowker, New York, 1967.
- Hamill, John, *The Strange Career of Mr Hoover under Two Flags*, William Faro, Inc., New York, 1931.
- Hamilton, Ian, *Writers in Hollywood 1915-1951*, Heinemann, Londra, 1990.
- Hample, Zack, *The Baseball: Stunts, Scandals, and Secrets Beneath the Stitches*, Anchor Sports, New York, 2011.

- Harwood, Jr, Herbert H., *Invisible Giants: The Empires of Cleveland's Van Sweringen Brothers*, Indiana University Press, Bloomington, 2003.
- Hawes, Elizabeth, *New York, New York: How the Apartment House Transformed the Life of the City (1869-1930)*, Alfred A. Knopf, New York, 1993.
- Helyar, John, *Lords of the Realm: The Real History of Baseball*, Villard Books, New York, 1994.
- Higham, Charles, *Ziegfeld*, W.H. Allen, Londra, 1973.
- Hobhouse, Henry, *Seeds of Wealth: Four Plants That Made Men Rich*, Macmillan, Londra, 2003.
- Hokanson, Drake, *The Lincoln Highway: Main Street across America*, University of Iowa Press, Iowa City, 1988.
- Holden, Anthony, *The Oscars: The Secret History of Hollywood's Academy Awards*, Little, Brown & Co., New York, 1993.
- Holtzman, Jerome, *No Cheering in the Press Box*, Henry Holt, New York, 1978.
- Hoover, Herbert, *The Memoirs of Herbert Hoover: The Years of Adventure, 1874-1920*, Hollis and Carter, Londra, 1952.
- Hoover, Herbert, *The Memoirs of Herbert Hoover: The Cabinet and the Presidency, 1920-1933*, Hollis and Carter, Londra, 1952.
- Hoyt, Edwin P., *The Last Explorer: The Adventures of Admiral Byrd*, John Day Company, New York, 1968.
- Hoyt, William G., și Walter B. Langbein, *Floods*, Princeton University Press, Princeton, NJ, 1955.
- Hyman, Louis, *Debtor Nation: The History of America in Red Ink*, Princeton University Press, Princeton, NJ, 2011.
- Hynd, Noel, *The Giants of the Polo Grounds: The Glorious Times of Baseball's New York Giants*, Doubleday, New York, 1988.
- Jackson, Brian, *The Black Flag: A Look Back at the Strange Case of Nicola Sacco and Bartolomeo Vanzetti*, Routledge & Kegan Paul, Boston, 1981.
- Jackson, Joe, *The Thief at the End of the World: Rubber, Power and the Seeds of Empire*, Viking, Londra, 2008.
- Jackson, Kenneth T. (ed.), *The Encyclopaedia of New York City*, ediția a II-a, Yale University Press, New Haven, 2010.
- Jenkins, Alan, *The Twenties*, Heinemann, Londra, 1974.
- Jones, Maldwyn Allen, *American Immigration*, University of Chicago Press, Chicago, 1960.
- Kahn, Roger, *A Flame of Pure Fire: Jack Dempsey and the Roaring '20s*, Harcourt Brace and Co., New York, 1999.
- Kamm, Antony, și Malcolm Baird, *John Logie Baird: A Life*, NMS publishing, Edinburgh, 2002.
- Katcher, Leo, *The Big Bankroll: The Life and Times of Arnold Rothstein*, Victor Gollancz, Londra, 1959.
- Kennedy, Ludovic, *The Airman and the Carpenter: The Lindbergh Case and the Framing of Richard Hauptmann*, Fontana/Collins, Londra, 1986.
- Kenrick, John, *Musical Theatre: A History*, Continuum, New York, 2008.
- Kessner, Thomas, *The Flight of the Century: Charles Lindbergh and the Rise of American Aviation*, Oxford University Press, New York, 2010.

- Kisseloff, Jeff, *You Must Remember This: An Oral History of Manhattan from the 1890s to World War II*, Harcourt Brace Jovanovich, New York, 1989.
- Klingaman, William K., *1929: The Year of the Great Crash*, Harper & Row, New York, 1989.
- Kobler, John, *Capone: The Life and World of Al Capone*, Michael Joseph, Londra, 1972.
- Kostof, Spiro, *America by Design*, Oxford University Press, New York, 1987.
- Kramer, Dale, *Heywood Broun: A Biographical Portrait*, Current Books, New York, 1949.
- Lacey, Robert, *Ford: The Men and the Machine*, Heinemann, Londra, 1986.
- Lacey, Robert, *Little Man: Meyer Lansky and the Gangster Life*, Century, Londra, 1991.
- La Croix, Robert de, *They Flew the Atlantic*, Frederick Muller Ltd, Londra, 1958.
- Landesco, John, *Organized Crime in Chicago*, University of Chicago Press, Chicago, 1968.
- Leighton, Isabel (ed.), *The Aspirin Age: 1919-1941*, Simon & Schuster, New York, 1949.
- Lerner, Michael A., *Dry Manhattan: Prohibition in New York City*, Harvard University Press, Cambridge, Mass., 2007.
- Lindbergh, Anne Morrow, *The Flower and the Nettle: Diaries and Letters of Anne Morrow Lindbergh, 1936-1939*, Harcourt Brace Jovanovich, New York, 1976.
- Lindbergh, Charles A., *The Spirit of St Louis*, Charles Scribner's Sons, New York, 1953.
- Lindbergh, Charles A., *Autobiography of Values*, Harcourt Brace Jovanovich, New York, 1978.
- Lingeman, Richard, *Sinclair Lewis: Rebel from Main Street*, Random House, New York, 2002.
- Lochnar, Louis P., *Herbert Hoover and Germany*, Macmillan, New York, 1961.
- Longyard, William H., *Who's Who in Aviation History*, Airlife, Shrewsbury, 1994.
- Louvish, Simon, *Mae West: It Ain't No Sin*, Faber and Faber, Londra, 2005.
- Loving, Jerome, *The Last Titan: A Life of Theodore Dreiser*, University of California Press, Berkeley, 2005.
- Lowe, David Garrard, *Lost Chicago*, Watson-Guptill Publications, New York, 2000.
- MacKeller, Landis, *The 'Double Indemnity' Murder: Ruth Snyder, Judd Gray, and New York's Crime of the Century*, Syracuse University Press, Syracuse, 2006.
- Mackworth-Praed, Ben (ed.), *Aviation: The Pioneer Years*, Studio Editions, Londra, 1990.
- Maltby, Richard, *Hollywood Cinema*, ediția a II-a, Blackwell, Oxford, 2003.
- Mason, Herbert Molloy, *The Rise of the Luftwaffe, 1918-1940*, Cassell, Londra, 1975.
- Maxtone-Graham, John, *The Only Way to Cross*, Barnes & Noble, New York, 1972.
- Maxwell, Anne, *Picture Imperfect: Photography and Eugenics 1870-1940*, Sussex Academic Press, Brighton, 2008.

- McCoy, Donald R., *Calvin Coolidge: The Quiet President*, Macmillan, New York, 1967.
- McKinney, Megan, *The Magnificent Medills: America's Royal Family of Journalism During a Century of Turbulent Splendor*, HarperCollins, New York, 2011.
- Meade, Marion, *Buster Keaton: Cut to the Chase*, Bloomsbury, Londra, 1996.
- Meltzer, Allan H., *A History of the Federal Reserve*, vol. 1: 1913-1951, University of Chicago Press, Chicago, 2003.
- Merz, Charles, *The Dry Decade*, Doubleday, Doran & Co., Garden City, NY, 1931.
- Miller, Nathan, *New World Coming: The 1920s and the Making of Modern America*, Scribner, New York, 2003.
- Milton, Joyce, *Loss of Eden: A Biography of Charles and Anne Morrow Lindbergh*, HarperCollins, New York, 1993.
- Montague, Richard, *Oceans, Poles and Airmen: The First Flights over Wide Waters and Desolate Ice*, Random House, New York, 1971.
- Montville, Leigh, *The Big Bam: The Life and Times of Babe Ruth*, Doubleday, New York, 2010.
- Moore, Lucy, *Anything Goes: A Biography of the Roaring Twenties*, Atlantic Books, Londra, 2008.
- Mordden, Ethan, *All That Glittered: The Golden Age of Drama on Broadway, 1919-1959*, St Martin's Press, New York, 2007.
- Morone, James A., *Hellfire Nation: The Politics of Sin in American History*, Yale University Press, New Haven, 2003.
- Morris, Peter, *A Game of Inches: The Stories Behind the Innovations That Shaped Baseball*, Ivan R. Dee, Chicago, 2006.
- Mortimer, Gavin, *The Great Swim*, Short Books, Londra, 2009.
- Murray, Robert K., *Red Scare: A Study in National Hysteria, 1919-1920*, University of Minnesota Press, Minneapolis, 1955.
- Nagorski, Andrew, *Hitlerland: American Eyewitnesses to the Nazi Rise to Power*, Simon & Schuster, New York, 2012.
- Nasaw, David, *Going Out: The Rise and Fall of Public Amusements*, Basic Books, New York, 1993.
- Nash, George H., *The Life of Herbert Hoover: The Engineer, 1874-1914*, W.W. Norton & Co., New York, 1983.
- Nash, George H., *The Life of Herbert Hoover: The Humanitarian, 1914-1917*, W.W. Norton & Co., New York, 1988.
- Nathan, Daniel, *Saying It's So: A Cultural History of the Black Sox Scandal*, University of Illinois Press, Urbana, 2003.
- Nevins, Allan, și Frank Ernest Hill, *Ford: The Times, the Man, the Company*, Charles Scribner's Sons, New York, 1954.
- Nevins, Allan, și Frank Ernest Hill, *Ford: Expansion and Challenge, 1915-1933*, Charles Scribner's Sons, New York, 1957.
- Norman, Barry, *Talking Pictures*, BBC Books/Hodder and Stoughton, Londra, 1987.

- Okrent, Daniel, *Last Call: The Rise and Fall of Prohibition*, Scribner, New York, 2010.
- Olson, Sherry H., *Baltimore: The Building of an American City*, Johns Hopkins University Press, Baltimore, 1980.
- Orlean, Susan, *Rin Tin Tin: The Life and Legend of the World's Most Famous Dog*, Atlantic Books, Londra, 2011.
- Pacyga, Dominic A., *Chicago: A Biography*, University of Chicago Press, Chicago, 2009.
- Parrish, Michael E., *Anxious Decades: America in Prosperity and Depression, 1920-1941*, W.W. Norton, New York, 1992.
- Pauly, Thomas H., *Zane Grey: His Life, His Adventures, His Women*, University of Illinois Press, Urbana, 2005.
- Peretti, Burton W., *Nightclub City: Politics and Amusement in Manhattan*, University of Pennsylvania Press, Philadelphia, 2007.
- Petila, Antero, *Not in My Neighborhood: How Bigotry Shaped a Great American City*, Ivan R. Dee, Chicago, 2010.
- Pietrusza, David, *Judge and Jury: The Life and Times of Judge Kenesaw Mountain Landis*, Diamond Communications, South Bend, Indiana, 1998.
- Pinedo, Francesco de, *Amerikaflug: Im Flugzeug Zweimal über den Ozean und über Beide Amerika*, Rascher & Cie, Zürich, 1928.
- Pipp, E.G., *Henry Ford: Both Sides of Him*, Pipp's Magazine, Detroit, 1926.
- Pisano, Dominick A., și R. Robert van der Linden, *Charles Lindbergh and the Spirit of St Louis*, Smithsonian National Air and Space Museum, Washington, DC, 2002.
- Quint, Howard H., și Robert H. Ferrell, *The Talkative President: The Off-the-Record Press Conferences of Calvin Coolidge*, University of Massachusetts Press, Amherst, 1964.
- Randel, William Peirce, *The Ku Klux Klan: A Century of Infamy*, Hamish Hamilton, Londra, 1965.
- Rayner, Richard, *A Bright and Guilty Place*, Constable, Londra, 2010.
- Reisler, Jim, *Babe Ruth Slept Here: The Baseball Landmarks of New York City*, Diamond Communications, South Bend, Indiana, 1999.
- Reisler, Jim, *Babe Ruth: Launching the Legend*, McGraw-Hill, New York, 2004.
- Ribowsky, Mark, *The Complete History of the Home Run*, Citadel Press, New York, 2003.
- Ritter, Lawrence S., *The Glory of Their Times: The Story of the Early Days of Baseball Told by the Men Who Played It*, HarperCollins, New York, 1992.
- Ritter, Lawrence S., *Lost Ballparks: A Celebration of Baseball's Legendary Fields*, Viking, New York, 1992.
- Root, Waverley, și Richard de Rochement, *Eating in America: A History*, William Morrow & Co., New York, 1976.
- Russell, Francis, *Tragedy in Dedham: The Story of the Sacco-Vanzetti Case*, Longmans, Londra, 1963.
- Russell, Francis, *Sacco & Vanzetti: The Case Resolved*, Harper & Row, New York, 1986.

- Ruth, Babe (povestită lui Bob Considine), *The Babe Ruth Story*, C.P. Dutton & Co., New York, 1948.
- Sampson, Anthony, *Empires of the Sky: The Politics, Contests and Cartels of World Airlines*, Hodder and Stoughton, Londra, 1984.
- Sanders, James, *Celluloid Skyline: New York and the Movies*, Bloomsbury, Londra, 2002.
- Schatz, Thomas, *The Genius of the System: Hollywood Filmmaking in the Studio Era*, Henry Holt, New York, 1988.
- Schlesinger, Jr, Arthur M., *The Crisis of the Old Order, 1919-1933*, Heinemann, Londra, 1957.
- Schwartz, Evan I., *The Last Lone Inventor: A Tale of Genius, Deceit and the Birth of Television*, HarperCollins, New York, 2002.
- Seale, William, *The White House: The History of an American Idea*, American Institute of Architects Press, Washington, DC, 1997.
- Shlaes, Amity, *Coolidge*, HarperCollins, New York, 2013.
- Silver, Nathan, *Lost New York*, Houghton Mifflin, Boston, 1967.
- Sinclair, Andrew, *Prohibition: The Era of Excess*, Faber and Faber, Londra, 1962.
- Sklar, Robert, *Movie-Made America: A Cultural History of American Movies*, Vintage, New York, 1994.
- Smelser, Marshall, *The Life That Ruth Built: A Biography*, University of Nebraska Press, Lincoln, 1993.
- Smith, Page, *America Enters the World: A People's History of the Progressive Era and World War I*, McGraw-Hill, New York, 1985.
- Smith, Rex Alan, *The Carving of Mount Rushmore*, Abbeville Press, New York, 1985.
- Smith, Richard Norton, *An Uncommon Man: The Triumph of Herbert Hoover*, Simon & Schuster, New York, 1984.
- Smith, Richard Norton, *The Colonel: The Life and Legend of Robert R. McCormick, 1880-1955*, Houghton Mifflin, Boston, 1997.
- Smith, Terry, *Making the Modern: Industry, Art, and Design in America*, University of Chicago Press, Chicago, 1993.
- Sorensen, Charles E., împreună cu Samuel T. Williamson, *Forty Years With Ford*, Jonathan Cape, Londra, 1959.
- Starr, Kevin, *Inventing the Dream: California through the Progressive Era*, Oxford University Press, New York, 1986.
- Stenn, David, *Clara Bow: Runnin' Wil*, Ebury Press, Londra, 1989.
- Stern, Robert M., Gregory Gilmartin și Thomas Mellins, *New York 1930: Architecture and Urbanism Between the Two World Wars*, Rizzoli, New York, 1994.
- Sullivan, Mark, *Our Times: The United States, 1900-1925*, 6 vol., Charles Scribner's Sons, Londra, 1935.
- Summers, Anthony, *Official and Confidential: The Secret Life of J. Edgar Hoover*, Victor Gollancz, Londra, 1993.
- Taliaferro, John, *Tarzan Forever: The Life of Edgar Rice Burroughs, Creator of Tarzan*, Scribner, New York, 1999.

- Tauranac, John, *Elegant New York: The Builders and the Buildings, 1885-1915*, Abbeville Press, New York, 1985.
- Thomas, Henry W., *Walter Johnson: Baseball's Big Train*, University of Nebraska Press, Lincoln, 1995.
- Thorn, John, și Pete Palmer, *Total Baseball: The Ultimate Encyclopedia of Baseball*, ediția a III-a, Harper Perennial, New York, 1993.
- Toll, Robert C., *On With the Show: The First Century of Show Business in America*, Oxford University Press, New York, 1976.
- Thurber, James, *The Years with Ross*, Ballantine Books, New York, 1972.
- Tygiel, Jules, *Past Time: Baseball as History*, Oxford University Press, New York, 2000.
- Van Creveld, Martin, *The Age of Airpower*, Public Affairs, New York, 2011.
- Vincent, David, *Home Run: The Definitive History of Baseball's Ultimate Weapon*, Potomac Books, Washington, 2007.
- Wade, Wyn Craig, *The Fiery Cross: The Ku Klux Klan in America*, Simon & Schuster, New York, 1987.
- Wagenheim, Kal, *Babe Ruth: His Life and Legend*, Henry Holt, New York, 1992.
- Walker, Stanley, *The Night Club Era*, Johns Hopkins University Press, Baltimore, 1933 (republicat în 1999).
- Wallace, David, *Capital of the World: A Portrait of New York City in the Roaring Twenties*, Lyons Press, Guilford, CT, 2011.
- Wallace, Graham, *The Flight of Alcock & Brown, 14-15 June 1919*, Putnam, Londra, 1955.
- Ward, Geoffrey C., împreună cu Ken Burns, *Baseball: An Illustrated History*, Alfred A. Knopf, New York, 1990.
- Ware, Susan (ed.), *Forgotten Heroes*, Free Press, New York, 1998.
- Watts, Jill, *Mae West: An Icon in Black and White*, Oxford University Press, Oxford, 2001.
- Weigley, Russell F. (ed.), *Philadelphia: A 300-Year History*, W.W. Norton & Co., New York, 1982.
- Weindling, Paul Julian, *Nazi Medicine and the Nuremberg Trials*, Macmillan, Londra, 2004.
- Weintraub, Robert, *The House That Ruth Built: A New Stadium, the First Yankees Championship, and the Redemption of 1923*, Simon & Schuster, New York, 2011.
- Whitehouse, Arch, *The Early Birds*, Nelson Publishing, Londra, 1967.
- Williams, Ted, și John Underwood, *The Science of Hitting*, Fireside/Simon & Schuster, New York, 1971.
- Wilmeth, Don B., și Christopher Bigsby, *The Cambridge History of American Theatre: 1870-1945*, Cambridge University Press, Cambridge, 1999.
- Wilson, Edmund, *The American Earthquake: A Documentary of the Twenties and Thirties*, W.H. Allen, Londra, 1958.
- Wohl, Robert, *The Spectacle of Flight: Aviation and the Western Imagination, 1920-1950*, Yale University Press, New Haven, 2005.
- Yagoda, Ben, *Will Rogers: A Biography*, University of Oklahoma Press, Norman, 1993.

- Yagoda, Ben, *About Town: The New Yorker and the World It Made*, Da Capo Press, New York, 2000.
- Young, William, și David E. Kaiser, *Postmortem: New Evidence in the Case of Sacco and Vanzetti*, University of Massachusetts Press, Amherst, 1985.
- Zeit, Joshua, *Flapper: A Madcap Story of Sex, Style, Celebrity, and the Women Who Made Modern America*, Three Rivers Press, New York, 2006.
- Zukowsky, John (ed.), *Building for Air Travel: Architecture and Design for Commercial Aviation*, The Art Institute of Chicago, Chicago, 1996.

Note despre surse și lecturi suplimentare

Iată mai jos principalele surse folosite în această carte, precum și sugestii de lecturi suplimentare. Detaliile bibliografice complete se găsesc în bibliografie. Pentru observații despre citate și alte surse, vezi www.billbryson.co.uk.

Generale

Cea mai delectabilă și mai instructivă carte despre această perioadă rămîne *Only Yesterday* de Frederick Lewis Allen, publicată prima dată în 1931, dar reeditată de multe ori de atunci. Excelentă este și istoria în șase volume a lui Mark Sullivan, *Our Times*, deși se oprește la anul 1925. Printre lucrările valoroase publicate mai recent se numără *Great Times* de J.C. Furnas și *New World Coming* de Nathan Miller. Singura carte care se concentrează anume asupra anului 1927 pe care o știu eu este *The Year the World Went Mad* de Allen Churchill. Un website care conține informații contextuale enciclopedice, inclusiv fotografii și preluări ale unor articole despre Charles Lindbergh, este CharlesLindbergh.com. Pentru New York Yankees, vezi „The Unofficial 1927 New York Yankees Home Page”, la www.angelfire.com/pa/1927.

Prolog

Deosebit de valoroase pentru istoria aviației din acea perioadă au fost două cărți care au cam același titlu: *Aviation: The Early Years* de Peter Almond și *Aviation: The Pioneer Years*, editată de Ben Mackworth-Praed. Foarte bună pe problemele tehnice este *Control in the Sky: The Evolution and History of the Aircraft Cockpit* de L.F.E. Coombs. Multe detalii suplimentare au ca surse *The Flight of Alcock & Brown* de Graham Wallace, *They Flew the Atlantic* de Robert de La Croix și cvasioficialul *Aircraft Year Books* pentru anii 1925-1930, publicat de Aeronautical Chamber of Commerce of America, Inc. *An Explorer in the Air Service* de Hiram Bingham, deși a fost folosit doar incidental pentru volumul de față, este un studiu fascinant al poziției Americii referitoare la aviația militară în timpul Primului Război Mondial. Pentru finanțarea de către America a Primului Război Mondial, vezi *The House of Morgan* de Ron Chernow și *An Empire of Wealth* de John Steele Gordon.

Capitolul 1

Detaliile cazului Snyder-Gray sînt preluate în principal din *The New York Times* și alte publicații din acea perioadă. O bună prezentare generală este oferită în *The „Double Indemnity” Murder* de Landis MacKeller. Alte detalii sînt preluate din *The American Earthquake* de Edmund Wilson și „The Bloody Blonde and the Marble Woman: Gender and Power in the Case of Ruth Snyder”, publicat de Jessie Ramey în *Journal of Social History*, primăvara 2004. Un eseu interesant despre influența cazului Snyder-Gray asupra Hollywoodului se găsește în numărul din octombrie 2005 al jurnalului academic *Narrative*, „Multiple Indemnity: Film Noir, James M. Cain, and Adaptations of a Tabloid Case”, de V.P. Pelizzon și Nancy Martha West. Multe dintre detaliile despre extraordinarele excentricități ale lui Bernarr Macfadden provin dintr-un material în trei părți publicat în *The New Yorker* în octombrie 1950.

Capitolul 2

Lindbergh de A. Scott Berg este biografia standard. *The Hero: Charles A. Lindbergh and the American Dream* de Kenneth S. Davis, deși publicată în urmă cu peste 50 de ani, este foarte frumos scrisă și conține numeroase detalii care nu se găsesc în altă parte. Totuși, nici o carte nu surprinde mai bine provocările și freamătul acelei veri decît cartea lui Lindbergh din 1953 care a fost recompensată cu un Pulitzer, *The Spirit of St Louis*. Lindbergh a mai oferit cteva observații suplimentare despre viața lui în *Autobiography of Values*, publicată la scurt timp după moartea lui. Pentru detalii tehnice despre zborul lui Lindbergh și o excelentă analiză a importanței acestuia, vezi *Charles Lindbergh and the Spirit of St Louis* de Dominick A. Pisano și R. Robert van der Linden. Toate titlurile menționate aici mi-au fost de mare ajutor cînd am scris acest capitol și pentru carte în general.

Capitolul 3

Lucrarea decisivă despre marile revărsări ale fluviului Mississippi din 1927 este *Rising Tide* de John M. Barry. Rolul jucat de Herbert Hoover în operațiunile de ajutorare este minuțios analizat în „Herbert Hoover, Spokesman of Humane Efficiency”, *American Quarterly*, toamna 1970. O lucrare mai generală, dar excelentă este *Floods* de William G. Hoyt și Walter B. Langbein. Ascensiunea lui Hoover este descrisă de Kendrick A. Clements în *The Life of Herbert Hoover*, de George H. Nash într-o lucrare în două volume intitulată tot *The Life of Herbert Hoover* și de Richard Norton Smith în *An Uncommon Man: The Triumph of Herbert Hoover*. Hoover însuși a scris exhaustiva *The Memoirs of Herbert Hoover*, o lectură surprinzător de plăcută. Detaliile despre manevrele financiare ale lui Andrew Mellon sînt preluate în mare parte din eleganta biografie *Mellon*:

An American Life de David Cannadine. Comentariile despre obiceiurile lui Calvin Coolidge la birou se găsesc în: *The Crisis of the Old Order* de Arthur M. Schlesinger; „Aide to Four Presidents” de Wilson Brown, publicat în *American Heritage*, februarie 1955; *Calvin Coolidge* de Donald R. McCoy; și „Psychological Pain and the Presidency”, publicat de Robert E. Gilbert în *Political Psychology*, martie 1998.

Capitolul 4

Statisticile privind condițiile din casele americanilor în 1927 provin mai ales din numerele din martie și iulie 1927 ale revistei *Scientific American*. Alte detalii sînt preluate din *American Culture in the 1920s* de Susan Currell. Pentru situația șoselelor americane la vremea aceea, vezi *The Lincoln Highway* de Drake Hokanson. Situația de la aerodromul Roosevelt din mai 1927 este atent trecută în revistă în „How Not to Fly the Atlantic”, *American Heritage*, aprilie 1971, precum și în *The Big Jump* de Richard Bak și *The Flight of the Century* de Thomas Kessner.

Capitolul 5

Cazul Statele Unite contra Sullivan este analizat în „Taxing Income from Unlawful Activities”, Yale Law School Legal Scholarship Repository, Faculty Scholarship Series, Paper 2289, și în numărul din martie 2005 al publicației *Columbia Law Review*. Mabel Walker Willebrandt a fost subiectul unei schițe biografice admirative publicate în *The New Yorker*, în numărul din 16 februarie 1929. Detaliile despre turneul în America al lui Francesco de Pinedo sînt preluate în principal din articole publicate la acea vreme în *The New York Times*, ca și cele ale atacului criminal comis în Bath, Michigan, de Andrew Kehoe.

Capitolul 6

Zborul lui Charles Lindbergh spre Paris rămîne unul dintre evenimentele despre care s-a scris cel mai mult în timpurile moderne, prin urmare detaliile incluse în această carte sînt preluate din multe surse. M-am bazat mereu în primul rînd pe meticuloasa carte a lui Lindbergh *Spirit of St Louis* în ceea ce privește zborul propriu-zis. Pentru detalii despre *Rio Rita* și alte producții de pe Broadway, vezi *American Theatre* de Gerald M. Bordman și *The Theatrical 20s* de Allen Churchill. Amănuntele biografice referitoare la Bill Tilden provin în cea mai mare parte din *Big Bill Tilden* de Frank Deford. Portretul psihologic al lui Myron Herrick a fost publicat de *The New Yorker* în numărul din 21 iulie 1928. În rest nu s-a scris prea mult despre el.

Capitolul 7

Mania provocată de zborul încununat de succes al lui Lindbergh este foarte bine surprinsă în cartea lui Kenneth S. Davis *The Hero*. Alte detalii sînt preluate din: „Columbus of the Air”, *North American Review*, septembrie-octombrie 1927; „Lindbergh’s Return to Minnesota, 1927”, *Minnesota History*, iarna 1970; și „My Own Mind and Pen”, *Minnesota History*, primăvara 2002; și din diferite ziare newzorceze și londoneze din vremea respectivă. Detaliile despre primirea lui Lindbergh la Londra provin din diverite numele ale cotidianului londonez *The Times* și din *The Illustrated London News*, 4 iunie 1927.

Capitolul 8

Deși nu este nici pe departe o sursă de încredere în ceea ce privește multe aspecte din viața privată, cea mai interesantă și evident personală poveste a vieții lui Babe Ruth este *The Babe Ruth Story*, scrisă de Ruth însuși cu ajutorul ziaristului sportiv Bob Considine. Demne de remarcat sînt și *The House That Ruth Built* de Robert Weintraub, *The Big Bam* de Leigh Montville, *Babe Ruth: Launching the Legend* de Jim Reisler și *The Life That Ruth Built* de Marshall Smelser. Pentru detalii despre Baltimore pe vremea cînd Ruth era copil, vezi *Baltimore: The Building of an American City* de Sherry H. Olson.

Capitolul 9

Una dintre cele mai fascinante cărți despre sportul național al americanilor este *The Physics of Baseball* de Robert K. Adair și una dintre cele mai încîntătoare este istoria orală a lui Lawrence S. Ritter, *The Glory of Their Times*. Multe detalii utile am găsit și în *The Baseball* de Zack Hamble, *Spitballers* de C.F. și R.B. Faber, *Baseball: An Illustrated History* de Geoffrey C. Ward (împreună cu Ken Burns), *Total Baseball* de John Thorn și Pete Palmer, *The Complete History of the Home Run* de Mark Ribowsky și *Past Time: Baseball as History* de Jules Tygiel.

Capitolul 10

Zborul *Columbiei* și excentricitățile personalității lui Charles A. Levine sînt foarte bine surprinse în autobiografia lui Clarence D. Chamberlin, *Record Flights*, publicată în 1942, dar care este și azi o lectură foarte plăcută. Alte detalii privind zborul și intervalul imediat următor provin în principal din *The New York Times*. O perspectivă fascinantă asupra motivelor pentru care nu s-a păstrat nici o copie a filmului *Babe Comes Home* oferă „The Legion of the Condemned – Why

American Silent Films Perished” de David Pierce, *Film History*, vol. 9, nr. 1, 1997.

Capitolul 11

Ciudățeniile lui Dwight Morrow au fost analizate de *The New Yorker* într-o schiță biografică publicată în numărul din 15 octombrie 1927. Detalii suplimentare se găsesc în *The House of Morgan* de Ron Chernow. Renovările făcute la Casa Albă în vara anului 1927 sînt discutate în *The White House: The History of an American Idea* de William Seale. Anecdota privind răul de mare al președintelui Coolidge este preluată din *The New Yorker*, 25 iunie 1927. O bună trecere în revistă a radioului în acea perioadă este oferită de „Radio Grows Up”, *American Heritage*, august-septembrie 1983. Detaliile despre viața în marile orașe sînt preluate din *Downtown: Its Rise and Fall* de Robert M. Fogelson. Pentru Gertrude Ederle și nebunia traversării înot a Canalului Mîneicii, vezi *The Great Swim* de Gavin Mortimer.

Capitolul 12

Două studii excelente despre Prohibiție sînt *Last Call* de Daniel Okrent și *Dry Manhattan* de Michael A. Lerner. Alte detalii sînt preluate din *Texas Guinan: Queen of the Night Clubs* de Louise Berliner și *The Night Club Era* de Stanley Walker. Multe alte amănunte provin din diferite numere ale revistei *The New Yorker*, care a avut mereu un interes obsesiv față de alcool și băutură în cei 13 ani cît a durat Prohibiția.

Capitolul 13

Versiunea lui Richard Byrd despre zborul *Americii* și evenimentele asociate cu acesta este reprodusă în cartea sa *Skyward*, publicată pentru prima dată în 1928. A scris și un lung articol intitulat „Our Transatlantic Flight”, publicat în *National Geographic* în septembrie 1927. Pentru opinii complet opuse ale unor oameni care l-au cunoscut bine pe Byrd, vezi *Flying Dutchman* de Anthony Fokker și *Come North with Me* de Bernt Balchen. O altă perspectivă este oferită de *Oceans, Poles and Airmen* de Richard Montague și *The Last Explorer* de Edwin P. Hoyt. Latura mai ursuză a firii lui Charles Lindbergh a fost explorată în două schițe biografice publicate de *The New Yorker* pe 20 și 27 septembrie 1930.

Capitolul 14

Deși evident subiectivă și selectivă, *The Autobiography of Calvin Coolidge*, publicată în 1929, oferă o descriere clară și fără artificii a evenimentelor din viața lui Coolidge. Alte detalii sînt preluate din *Calvin Coolidge: The Quiet President* de Donald R. McCoy și din cartea lui Amity Shlaes *Coolidge*, publicată în 2013. Aceasta din urmă oferă o interesantă perspectivă revizionistă nu doar asupra lui Coolidge, ci și asupra lui Warren G. Harding. Pentru un punct de vedere opus asupra lui Harding, vezi *The President's Daughter* de Nan Britton, care rămîne uluitoare chiar și astăzi. Pentru o privire din interior asupra punctelor slabe ale lui Coolidge, vezi „Aide to Four Presidents”, *American Heritage*, februarie 1955. Starea de spirit a lui Coolidge este analizată într-un mod foarte interesant în „Psychological Pain and the Presidency” de Robert E. Gilbert, publicat în *Political Psychology*, martie 1998. Demn de remarcat este și eseul „Too Silent” din *Review of Politics*, primăvara 1999. Mai multe amănunte despre ciudata neimplicare a lui Coolidge în guvernare se găsesc în „Coolidge Refuses to Issue Proclamation Calling for Observance of Education Week”, *The New York Times*, 18 octombrie 1927.

Capitolul 15

Întîlnirea celor patru mari bancheri în Long Island în vara anului 1927 este foarte bine povestită în *Lords of Finance* de Liaquat Ahamed. Detalii suplimentare sînt preluate din: *Once in Golconda* de John Brooks; *Golden Fetters: The Gold Standard and the Great Depression, 1919-1939* de Barry Eichengreen; și *A History of the Federal Reserve* de Allan H. Meltzer. Foarte bună, deși puțin depășită, este și *The Lords of Creation: The Story of the Great Age of American Finance* de Frederick Lewis Allen. Pentru o analiză interesantă despre ascensiunea și decăderea Coastei de Aur, vezi *Picture Windows: How the Suburbs Happened* de Rosalyn Baxandall și Elizabeth Ewen; povestea dependenței americanilor de creditele de consum este foarte bine spusă de Louis Hyman în *Debtor Nation*.

Capitolul 16

Cea mai amănunțită (și mai entuziastă) prezentare a echipei Yankees în anul 1927 este realizată de Harvey Frommer în *Five O'clock Lightning: Babe Ruth, Lou Gehrig and the Greatest Baseball Team in History, the 1927 New York Yankees*. Concluziile privind caracterul lui Lou Gehrig se bazează pe cartea lui Jonathan Eig *Luckiest Man: The Life and Death of Lou Gehrig* și pe schițele biografice ale lui Gehrig publicate în *The New Yorker* pe 10 august 1929 și în *Liberty* pe 19 august 1933, precum și pe toate celelalte cărți despre baseball deja menționate. Despre viața lui Jacob Ruppert s-a scris foarte puțin, dar există o schiță biografică amănunțită în *The New Yorker* din 24 septembrie 1932.

Capitolul 17

Povestea vieții și afacerilor lui Henry Ford este prezentată în mod exhaustiv în cartea în două volume *Ford* a lui Allan Nevins și Frank Ernest Hill și mai succint în *Ford: The Men and the Machine* de Robert Lacey. *Henry Ford and the Jews* de Neil Baldwin oferă o perspectivă erudită asupra antisemitismului original al lui Henry Ford. O apreciere plină de afecțiune a farmecului și particularităților primelor Forduri se găsește în *Henry's Wonderful Model T* de Floyd Clymer. O evaluare mai tehnică oferă Terry Smith în *Making the Modern: Industry, Art, and Design in America*. Pentru punctele de vedere ale unor oameni care l-au cunoscut bine pe Ford, vezi *Forty Years With Ford* de Charles E. Sorensen și *Henry Ford: Both Sides of Him* de E.G. Pipp.

Capitolul 18

O lucrare indispensabilă despre aventurile prin care a trecut Ford Motor Company în Amazonia este *Fordlandia: The Rise and Fall of Henry Ford's Forgotten Jungle City* de Greg Grandin. Pentru povestea cauciucului în general, sînt utile *Seeds of Wealth* de Henry Hobhouse și *The Thief at the End of the World* de Joe Jackson. Pentru o descriere captivantă a explorărilor nechibzuite în junglă ale lui Percy Fawcett, vezi *The Lost City of Z* de David Grann și *Man Hunting in the Jungle: The Search for Colonel Fawcett* de George M. Dyott.

Capitolul 19

Expansiunea și contracția pieței imobiliare din Florida sînt analizate pe larg în *Some Kind of Paradise* de Mark Derr și în două articole din *American Heritage*, „Bubble in the Sun” din august 1965 și „The Man Who Invented Florida” din decembrie 1975. Detaliile despre Jack Dempsey și meciurile lui sînt preluate mai ales din *A Flame of Pure Fire* de Roger Kahn și dintr-o serie de articole publicate în *The New Yorker* sub titlul „That Was Pugilism”, mai ales numerele din 19 noiembrie 1949 și 4 noiembrie 1950. Alte detalii provin din „A Sporting Life”, *The New Yorker*, 2 octombrie 1999, și *American Heritage*, „Destruction of a Giant”, aprilie 1977. Cea mai bună descriere a turneului lui Charles Lindbergh în America este „Seeing America with Lindbergh”, *National Geographic*, ianuarie 1928. Detaliile despre Expoziția Sescvicentenară de la Philadelphia sînt preluate din *Philadelphia: A 300-Year History*, editată de Russell F. Weigley.

Capitolul 20

S-au scris zeci de cărți despre cazul lui Sacco și Vanzetti. Pentru contextul general, sînt excelente *Tragedy in Dedham* și *Sacco & Vanzetti: The Case Resolved* ale lui Francis Russell. Pentru a înțelege politica și motivațiile celor doi anarhiști, studiul din 1991 al lui Paul Avrich, *Sacco and Vanzetti: The Anarchist Background*, este fără egal. Pentru o înțelegere a stării națiunii în anii de după Primul Război Mondial, vezi *Ethnic Americans* de Leonard Dinnerstein și David M. Reimers și *Red Scare: A Study in National Hysteria, 1919-1920* de Robert K. Murray

Capitolul 21

The Carving of Mount Rushmore de Rex Alan Smith nu spune doar povestea lui Gutzon Borglum și a mărețului său monument, ci oferă și foarte multe detalii interesante despre vara petrecută de Calvin Coolidge în Dakota de Sud. Despre această sculptură se vorbește și în „Mt Rushmore”, publicat în *Smithsonian*, mai 2006, și în „Carving the American Colossus”, *American Heritage*, iunie 1977. Felul cum a fost afectat președintele de moartea fiului său este analizat în „Psychological Pain and the Presidency”, martie 1998, și în „The Presidency of Calvin Coolidge”, *Presidential Studies Quarterly*, septembrie 1999. Viața magnific de excentricilor frați Sweringen este analizată amănunțit în *Invisible Giants* de Herbert H. Harwood, Jr.

Capitolul 22

The New York Times a publicat circa 500 de articole despre zborurile pe distanțe lungi din vara anului 1927, iar datele din acest capitol sînt spicuite aproape exclusiv din acestea. Planurile lui Edward R. Armstrong de a construi un șir de platforme plutitoare de-a latul Oceanului Atlantic sînt analizate în „Airports across the Ocean”, publicat în *American Heritage Invention & Technology*, vara 2001. Plăcerile și pericolele călătoriei pe ocean în acea perioadă sînt foarte amuzant trecute în revistă de John Maxtone-Graham în *The Only Way to Cross*. O lungă descriere a vizitei făcute de Charles Lindbergh în Springfield, Illinois, se poate găsi în numărul din octombrie 1927 al *Journal of the Illinois State Historical Society*.

Capitolul 23

O excelentă discuție despre turnarea filmului *Aripi* se găsește în cartea lui Robert Wohl *The Spectacle of Flight: Aviation and the Western Imagination, 1920-1950*. Detaliile despre tinerețea agitată a Clarei Bow sînt preluate dintr-o carte cu un titlu foarte potrivit, *Clara Bow: Runnin' Wild* de David Stenn. Alte detalii despre

Bow în 1927 se găsesc în *Cinema Journal*, „Making «It» in Hollywood”, vara 2003. Există nenumărate cărți despre filmul mut și tranziția la filmul sonor, dar mie mi-au fost foarte utile *American Silent Film* de William K. Everson, *The Speed of Sound: Hollywood and the Talkie Revolution, 1926-1930* de Scott Eyman, *The Genius of the System: Hollywood Filmmaking in the Studio Era* de Thomas Schatz și *Movie-Made America: A Cultural History of American Movies* de Robert Sklar. Modul de funcționare a detectorului cu triodă al lui Lee De Forest a fost explicat pe larg în numărul din martie 1965 al revistei *Scientific American*.

Capitolul 24

Povestea carierei lui Robert G. Elliott se bazează în principal pe memoriile sale din 1940 (scrise împreună cu Albert R. Beatty), *Agent of Death: The Memoirs of an Executioner*. Pentru furia ziaristului Heywood Broun provocată de executarea lui Sacco și Vanzetti, vezi *Heywood Broun: A Biographical Portrait* de Dale Kramer. Pentru Charles Ponzi, multe amănunte interesante, care nu se mai găsesc în altă parte, oferă o schiță biografică publicată de *The New Yorker* pe 8 mai 1937. Detaliile despre revoltele din Europa sînt preluate mai ales din *The New York Times*, dar și din numerele cotidianului londonez *The Times* din săptămîna aceea și *Illustrated London News* din 3 septembrie 1927.

Capitolul 25

Ansonia și alte rezidențe hoteliere din acea perioadă sînt analizate în *Elegant New York* de John Tauranac și *New York, New York: How the Apartment House Transformed the Life of the City (1869-1930)* de Elizabeth Hawes. Literatura despre călătoriile cu trenul în America în primele decenii ale secolului XX este uimitor de săracă. Două cărți care surprind cîte ceva din romantismul și plictiseala călătoriilor cu trenul sînt *Railroads and the American People*, scrisă de H. Roger Grant, și *We Took the Train*, editată de Grant. Puțin s-a scris și despre antrenorul echipei Yankees, Miller Huggins. Multe dintre informațiile incluse în cartea de față au la bază o schiță biografică publicată de *The New Yorker* în numărul din 2 octombrie 1927. Întoarcerea acasă a lui Charles Lindbergh este minuțios descrisă în „Lindbergh’s Return to Minnesota”, *Minnesota History*, iarna 1970.

Capitolul 26

Afecțiunea specială a Americii pentru eugenia negativă este deosebit de bine tratată în *War against the Weak: Eugenics and America’s Campaign to Create a Master Race* de Edwin Black și *Picture Imperfect: Photography and Eugenics*

1870-1940 de Anne Maxwell. Interesantă, deși axată pe deceniul următor, este și *Popular Eugenics: National Efficiency and American Mass Culture in the 1930s*, editată de Susan Currell și Christina Cogdell. Istoria organizației Ku Klux Klan este prezentată în *The Fiery Cross* de Wyn Craig Wade; alte detalii au fost preluate din „Hooded Populism”, *Reviews in American History*, decembrie 1994. *Not in My Neighborhood* de Antero Pietila este foarte bună în ceea ce privește acordurile restrictive. Alte aspecte legate de ura de rasă în America sînt abordate în *Hollywood and Anti-Semitism* de Steven Alan Carr și *Hellfire Nation* de James A. Morone. Rezultatul nefericit al eugeniei în Germania este analizat în *Nazi Medicine and the Nuremberg Trials* de Paul Julian Weindling. Cazul Buck contra Bell este subiectul unui excelent capitol din *The Flamingo's Smile* al regretatului Stephen Jay Gould.

Capitolul 27

Două cărți remarcabile despre inventarea televiziunii sînt *The Last Lone Inventor: A Tale of Genius, Deceit and the Birth of Television* de Evan I. Schwartz și *Tube: The Invention of Television* de David E. Marshall și Jon Fisher. Soarta nefericită a lui Philo T. Farnsworth este foarte bine descrisă în *The New Yorker*, „A Critic at Large”, 27 mai 2002. John Logie Baird este tratat cu bunăvoință în *John Logie Baird: A Life* de Antony Kamm și Malcolm Baird. Alte detalii, legate în special de demonstrațiile publice ale televiziunii făcute în vara anului 1927, sînt preluate mai ales din *The New York Times*.

Capitolul 28

Două cărți de Allen Churchill, *The Literary Decade* și *The Theatrical 20s*, oferă o excelentă introducere în lumea cărților și în cea a teatrului din anii '20. Detalii valoroase și multe informații despre viața la New York în această perioadă oferă și *About Town: The New Yorker and the World It Made* de Ben Yagoda. *Show Boat* este foarte bine tratat în *Jerome Kern: His Life and Music* de Gerald M. Bordman și *Enchanted Evenings: The Broadway Musical from Show Boat to Sondheim* de Geoffrey Block. Povestea vieții celor mai populari doi scriitori americani este narată în *Tarzan Forever: The Life of Edgar Rice Burroughs, Creator of Tarzan* de John Taliaferro și *Zone Grey: His Life, His Adventures, His Women* de Thomas H. Pauly. *Firebrand: The Life of Horace Liveright* de Tom Dardis este revelatoare atît în ceea ce îl privește pe editor, cît și lumea literară în care a trăit.

Capitolul 29

După decenii de uitare, Kenesaw Mountain Landis a primit în sfârșit recunoașterea pe care o merita prin excelenta biografie publicată de David Pietrusza în 1998, *Judge and Jury: The Life and Times of Judge Kenesaw Mountain Landis*. Unele detalii tehnice suplimentare sînt preluate din *A Court That Shaped America: Chicago's Federal District Court from Abe Lincoln to Abbie Hoffman* de Richard Cahan. Pentru cel mai mare infractor al orașului Chicago, vezi *Capone: The Life and World of Al Capone* de John Kobler, *Capone: The Man and the Era* de Laurence Bergreen și *Get Capone* de Jonathan Eig. Viața lui Robert R. McCormick este subiectul cărții *The Colonel* de Richard Norton Smith și este abordată pe larg în *The Magnificent Medills* de Megan McKinney. Necioplitul primar Bill Thompson este disecat minuțios în „The Private Wars of Chicago's Big Bill Thompson”, *Journal of Library History*, vara 1980. *The Bootleggers* de Kenneth Allsop, *Organized Crime in Chicago* de John Landesco și *Chicago: A Biography* de Dominic A. Pacyga sînt istorii mai generale.

Capitolul 30

Descrierile ultimei luni a sezonului de baseball din 1927 sînt preluate din cărțile despre baseball deja menționate. Importantă pentru acest capitol a fost și splendida și emoționanta biografie scrisă de Henry W. Thomas, *Walter Johnson: Baseball's Big Train*.

Epilog

O trecere în revistă comprehensivă a vieții în Germania nazistă, inclusiv a evenimentelor șocante numite *Kristallnacht*, se găsește în *Hitlerland* de Andrew Nagorski. Comentariile lui Anne Morrow Lindbergh apar în *The Flower and the Nettle: Diaries and Letters of Anne Morrow Lindbergh, 1936-1939*. Știrile despre idilele lui Charles Lindbergh din 1957 pînă cu puțin înainte de moartea sa au apărut aproape peste tot în 2003, după ce unul dintre copiii lui din Germania a făcut un test ADN care a dovedit că Lindbergh era tatăl lui.

Mulțumiri

Ca întotdeauna, sînt extrem de îndatorat unor oameni și instituții care au avut bunăvoința de a mă ajuta la pregătirea acestei cărți. În special aș vrea să le mulțumesc lui Alex M. Spencer, Robert van der Linden și Dominick Pisano de la Muzeul Național Smithsonian al Aerului și Spațiului din Washington, DC; extraordinarilor mei editori, Marianne Velmans, Gerry Howard și Kristin Cochrane; agentei mele literare din Marea Britanie, Carol Heaton; stimatului meu prieten Larry Finlay; și redactoarelor mele extraordinar de inteligente și de sîrguincioase, Nora Reicherd și Deborah Adams, care m-au salvat de o mie de greșeli pe care le-am scăpat; desigur, toate greșelile rămase îmi aparțin.

De asemenea, sînt extrem de recunoscător personalului mereu amabil de la London Library; lui Jon Purcell și colegilor săi de la biblioteca Universității Durham; lui Bart Schmidt și colegilor lui de la Drake University Library din Des Moines; și personalului de la bibliotecile din New York și Boston, Lauinger din cadrul Georgetown University și biblioteca de la National Geographic Society din Washington, DC.

Pentru sfaturi, încurajări, prezentări și pentru că uneori mi-au dat și să mănînc, le sînt recunoscător lui Keith și Win Blackmore, lui Jonathan și Rinei Fenby, lui Tim și Elizabeth Burt, John și Anne Galbraith, Chris Higgins și Jenifer White, Anne Heywood, lui Larry și Lucindei Scott, lui Patrick Janson-Smith, Patrick Gallagher, Brad Martin, Oliver Payne, John și Jeri Flinn, Andrew și Alison Orme, lui Daniel și Ericăi Wiles, precum și lui Jon, Donnei, lui Max și Daisy Davidson.

Le mulțumesc în mod special copiilor mei Catherine și Sam Bryson pentru ajutorul generos și extrem de ieftin pe care mi l-au acordat la documentarea pentru această carte și, mai ales și mereu, iubitei, răbdătoarei, imperturbabilei și atâteiertătoarei mele soții, Cynthia.

Index*

A

- Abilene, Texas 282
- Academia de medicină din New York 294
- Academia Internațională de Arte și Științe Cinematografice 219
- acceleratoare de particule 255
- Acosta, Bert 57
 - la Paris 180
 - recordul de anduranță 9-10, 15, 38, 212
 - și zborul transatlantic al lui Byrd 58, 124-125, 127-129
 - viața sa mai târziu 298
- activitate bancară
 - Banca Rezervelor Federale 147
 - etalonul aur 147-148
 - Marea Bulă Speculativă (1928) 148
 - plățile în rate 146-147
- Adams, Franklin Pierce 122
- Administrația Americană de Întrajutorare 45-46
- aer condiționat 150, 238
- Aéro-Club de France 74, 180
- aeroportul din Varșovia 100
- Ahamed, Liaquat 148
- Aircraft Year Book 36
- Albany 237
- Alcatraz 304
- Alcoa 40
- Alcock, Jack 12-13
- alcool: vezi Prohibiția
- al Doilea Război Mondial 138, 144, 171
- Alianța Națională Germano-Americană 117
- Allen, Frederick Lewis, Only Yesterday 118
- Allen, Hervey 259
- aluminu alclad 40
- Amazonia, proiectul Fordlandia 168-170, 172, 280, 301
- Ambassador, Hotelul, Los Angeles 219, 222
- amendamentul al 18-lea 117-118, 304
- America (aeroplan) 15-16, 41, 57, 124-129, 141, 208, 293, 298
- America de Sud 18, 166, 231, 280-281
- America First 272, 296

American Dictionary of National Biography 138, 252
 American Heritage 298
 American Legion (avion) 15
 American Mercury (revistă) 26
 Amherst College, Massachusetts 105, 135
 Amsterdam 36
 Amundsen, Roald 125
 anarhiști 30, 188, 190-195, 229, 232
 Anderson, Florence 292
 Anderson, Sherwood, Rîs amar 264
 Ansonia, hotel, New York 234
 Antarctica 88, 298
 antisemitism: vezi evrei
 Argentina 178-179, 198, 231, 303
 Argonauții 14
 Aripa (film) 220-222, 305
 Arkansas 42, 50
 Arlen, Michael 265
 Arlen, Richard 220-221
 arme, pistolul-mitralieră Thompson 274
 Armstrong, Edward R. 208
 Armstrong, Edwin H. 258
 Armstrong, Louis 120
 Armstrong Seadrome Development Company 208
 Arnold, Benedict 159
 Asbury Park, New Jersey 138, 150
 Asigurare de moarte (film) 32
 Asociația Aeronautică Națională din America 71
 Asociația Producătorilor de Radiouri și Televizoare din America 258
 Associated Press 70, 181, 214
 Astaire, Fred și Adele 265
 Astor, familia 141
 AT & T 47, 105, 223, 251-252, 254
 Atchafalaya 49
 Atena 246
 Atherton, Gertrude, Cupa de cristal 264
 Atlanta, Georgia 189, 274
 Atlantic, Oceanul
 Alcock și Whitten traversează în zbor 12-13
 Levine plănuiește un nou zbor 236
 linia telefonică transatlantică 74
 planurile privind zborurile transatlantice comerciale 208
 Premiul Orteig 13-22, 53, 61, 99, 112-113, 127
 Schlee și Brock traversează 214-215
 zborul lui Byrd peste 126-129, 141
 zborul lui Chamberlin peste 98-101

zborul lui Lindbergh 33, 38-41, 50-51, 54-57, 59, 66-68, 70-72, 99,
 124, 180
 Atlantic City, New Jersey 150
 Atlantic Limited Railroad 237
 Atlantic Monthly 48, 198
 Australia 167
 Austria 10, 46
 aviație
 acrobații 37
 aerodromuri pe zgârie-nori 53
 autobiografia lui Lindbergh 157-158
 dirijabile 53, 74, 105, 125
 Dole Pacific Race 212-213
 hidroavioane 17-18, 98
 importanța zborului lui Lindbergh 285-286, 291-292
 în America 36-37
 încercările de a face înconjurul lumii 214-215
 pistele de pe nave 209
 planurile privind zborurile transatlantice comerciale 208
 Primul Război Mondial 10-11
 recordul mondial de duranță 9-10, 15, 38
 traversarea Atlanticului de către Lindbergh 33, 38-41, 50-51, 54-57,
 59, 66-68, 70-72, 99, 124, 180
 traversările Atlanticului 12-22, 33, 38-41
 turneul lui Lindbergh prin America 210-211, 239-240
 zborul lui Byrd la Polul Nord 125-126
 zborul transatlantic al lui Byrd 126-129, 141
 zborurile lui Pinedo 97-98
 zborul lui Redfern la Rio de Janeiro 213-214
 avioane de vânătoare Nieuport 75
 avion: vezi aviație
 Avrich, Paul 196, 232
 Saccho and Vanzetti: The Anarchist Background 196, 232-233
 Azore 60, 98

B

Babe Comes Home (film) 97, 112, 235
 Bagdad 305
 Baird, John Logie 252-254
 Baker, John Franklin 90
 Baker Bowl, Philadelphia 86-87
 Balbo, Italo 304
 Balchen, Berat 55-56, 67, 125-129, 180, 293, 298
 Baldinger, Ora 133

Baltimore 37, 79-81, 224, 229
 Baltimore Orioles 79-81
 Baltimore Terrapins 81
 Banca Angliei 141-143, 306
 Banca Rezervelor Federale din New York 141-142, 147-148, 302
 bani, etalonul aur 147-148
 Bankers' Trust Company 142
 Banky, Vilma 226
 Banque de France 141, 144-145
 Baron, Rosa 228
 Barrow, Ed 89
 Barry, Dave 279-280
 Barrymore, Ethel 267
 Barrymore, John 97, 267
 Barton, Bruce 135
 baseball
 blatul din Campionatul Mondial 91, 165, 234, 269-270
 cîştigurile jucătorilor 235-236
 comentariile la radio 105-106
 deplasările 84, 235-236, 238-239
 importanța pentru americani 82-83
 în anii '20 82-86
 jucătorii de culoare 306
 jurnaliștii sportivi 238-239
 meciul de pe 4 iulie 151-152, 156
 meciurile demonstrative 299
 mingi 92
 prezența oficială la bătaie 83 n. *
 procesul antitrust împotriva Ligii Federale 269
 vezi și jucători și echipe individuale
 Baseball Hall of Fame 152-154, 283
 Basie, Count 120
 Bates, Lindon 45
 Bath, Michigan, masacrul de la școală 63-64, 287
 Battling Siki 177
 Beaumont, Texas 107-108
 Belém 169
 Belgia 44-46
 Bell, John H., doctor 248
 Bellanca, Giuseppe 38, 57-58, 101
 Benchley, Robert 140, 198, 200
 Bengough, Benny 154-155, 238
 Bennett, Eddie 154
 Bennett, Floyd 15-17, 124-126, 293, 299, 305
 Bent, Silas 31
 Benton Harbor, Illinois 204

Berardelli, Alessandro 187-188, 197, 199, 228, 233
 bere 117-118, 275
 Berengaria (pachebot) 145
 Berg, A. Scott 35, 293, 297
 Berger, Victor 268
 Berlin 36, 98, 100-101, 108, 223, 231, 295-296
 Bertaud, Lloyd 57-59, 215-216
 Beverly Hills 217
 Bewick, Moreing and Co. 44
 bigotry 243-250
 Biltmore, Hotelul, Los Angeles 219
 Binet-Simon, test 248
 Bingham, Hiram 11
 Biroul American de Meteorologie 22, 49, 70
 Biroul de Standarde 92
 Biroul pentru Veterani 49, 134, 138
 Biserica Catolică 80, 159, 191, 243
 Bismarck (pachebot) 145
 Black, Edwin, War Against the Weak 247
 black bottom (dans) 54
 Blake, Eubie 120
 Blakeley, Willis 168-171
 Blanchard, Lawrence 198
 Blythe, Richard 56, 65
 bodegi unde se vindea ilegal alcool 115, 118-120
 Bodie, Ping 94-95
 Boeing 291-292
 Bogart, Humphrey 267
 Boiling, aeroport, Washington, DC 292
 Boise 42
 bombe
 atacul cu bombă de la școala din Michigan 63-64, 287
 atentatul la viața lui J.R. Morgan 195-196
 masacrul de la Bath 63-64
 Panica Roșie 189-192
 Primul Război Mondial 10, 116-117
 și cazul Sacco-Vanzetti 197-199, 229-231, 301, 303
 Boni, Albert 263
 Boni, Charles 263
 Boni & Liveright 263-264
 Book Cadillac Hotel, Detroit 95
 Book-of-the-Month Club 26
 Borah, William 198
 Borlum, Gutzon 202-204, 306
 Borotra, Jean 68-70, 72
 Boston

- baseball 84, 86, 235, 239
- bombele 191
- cazul Sacco-Vanzetti 194, 198
- crimele 274
- Elmer Gantry interzis la 262
- greva polițiștilor 136, 189
- imigranții 192
- muncitorii 108
- turneul lui Lindbergh prin America 183, 199
- Boston Braves 300
- Boston Herald 199
- Boston Red Sox 81-83, 89, 165, 194, 235, 239
- Boutilier, Fratele Matthias 80
- Bow, Clara 221-222, 224, 235, 305
- box 68, 175-179, 277-280
- Brandeis, Louis D. 230, 243, 249
- Brazilia
 - cauciucul 167-168
 - prăbușirea aviatorilor francezi 22
 - proiectul Fordlandia 168-171, 280, 301
- Brest 127-128
- Brevoort, Hotelul, New York 112-113, 121
- bricheta din cărbune de lemn 168
- Bridgewater, Massachusetts 188, 192-194
- Britton, Elizabeth Ann 139
- Britton, Nan, The President's Daughter 138-139
- Broadway, New York 65, 69, 93, 121, 189, 224, 234, 264-267, 303
- Brock, William S. „Billy” 214-215
- Brockton, Massachusetts 188
- Broening, William F. 229
- Brokenshire, Norman 106
- Bronte, Emory 213
- Brooklyn 181, 221-222
- Brooklyn Dodgers 85, 87, 154, 306
- Brooks, John 142
 - Once in Golconda 146
- Broun, Heywood 198-199, 228
- Brown, Arthur Whitten 12-13
- Brown, Wilson 137
- Browning, Edward W. „Daddy” 28
- Brugnon, Jacques 68, 70, 72
- Brunswick, Georgia 213
- Brush, Katharine, Young Man of Manhattan 238
- Bruxelles 36, 45, 75
- Brzozowsky, Leo 181
- Buck, Carrie 248-250

Buck, Vivian 248
 Buck contra Bell 62, 248
 Buckner, Emory 120-121, 272
 București 36
 Buda, Mario 188, 193, 196
 Buenos Aires 178, 231, 304
 Buffalo, statul New York 193, 237
 Burroughs, Edgar Rice 259-260, 262
 Căpetenia 261
 Pierdut pe Venus 261
 Podul și puștiul Oskaloosa 261
 Tarzan din neamul maimuțelor 260-261
 bursă: vezi Wall Street
 Butler, Pierce 249
 Byrd, Harry 15, 126
 Byrd, Richard Evelyn 141, 182, 231, 275
 America se prăbușește la primul zbor 16, 293
 despre Dole Pacific Race 213
 despre Lindbergh 67
 echipajul 124-125
 expediția din Antarctica 88, 298
 întoarcerea acasă 182
 personalitatea 125
 planurile privind zborul transatlantic 15-17, 41, 53, 55-58, 55 n. **, 124, 141
 prima parte a vieții 125
 se întoarce în America 145, 180, 209
 Skyward 127-128
 survolarea Polului Nord 15, 40, 125-126, 298
 și întoarcerea acasă a lui Lindbergh 107
 zborul transatlantic 71, 126-130, 141, 180, 213
 Byrn, Helmer 190

C

Cabana de Vânătoare a Statului, Custer State Park 123
 Cadillac 164
 Caernarvon, Louisiana 49
 Cagney, James 267
 Cain, James M.
 Asigurare de moarte 32
 Poștașul sună întotdeauna de două ori 32
 cajun 49
 Calcutta 215
 California

- căile ferate 237
- combustibilul de aviație 40
- Dole Pacific Race 212
- inundațiile 42
- legile privind sterilizarea 250
- Prohibiția 119, 121
- Calles, Plutarco 292
- Calloway, Cab 120
- Camp Wood, Texas 37
- Campanelli, Ernesto 17
- Campionatul Mondial (baseball) 165, 235, 285
 - Babe Ruth pierde la Yankees 96
 - Hoover huiduit la 302
 - recordul lui Babe Ruth 82-83, 90
 - scandalul „Black Sox” 91, 234, 269
 - transmisiuni la radio 106
 - ziarele instalează table de marcaj 82
- Camus, Albert 263
- Canada
 - accidente de avion 181, 293
 - și Prohibiția 119
 - vizita lui Lindbergh în 158
- Canadian American Airways 214
- Canalul Mîneicii
 - traversarea înnot 109-110, 285
 - traversarea în zbor 215
- Cannadine, David 47
- Cantigny, Wheaton, Illinois 270-271
- Cantor, Eddie 158, 223
- Cap de la Hague 71
- Cape Breton Island 67, 80
- Cape Cod 150
- Capitol, cinematograf, New York 219
- Capone, Al 60-61, 154, 270, 272, 275, 287
 - acuzat de evaziune fiscală 61-62, 304
 - cariera criminală 272-275
 - casa de vacanță 64
 - cicatricile 274
 - conferințele de presă 272-273
 - încarcerarea 304
 - prima parte a vieții 273
 - și meciul Dempsey-Tunney 278
 - și Prohibiția 114, 275
- Capone, Vincenzo 273
- Cargill 171
- Carmen (operă) 223

Carnegie, familia 303
 Carnegie Institution 249
 Carpentier, Georges 19, 177-178, 255-256
 Carrel, Alexis 249, 293-295, 306
 Omul, acest necunoscut 293-294, 306
 Carroll, Earl 47
 Caruso, Enrico 234
 Casa Albă, Washington, DC 35, 47, 104, 123, 133, 135-137, 139, 200-201, 238, 285, 296, 301
 cascadorii 37
 Cassidy, William, sergent 63
 Cates, Maxine 176
 cauciuc 166-171
 Cavalerilor lui Columb 112
 „Cazul ferestrei-ghilotină” 25, 28-30
 căi ferate 111, 168-169, 206-207, 237, 260, 292
 călugări xaverieni 80
 cărți 26, 259-264, 272
 Cei afectați de boli ereditare (documentar) 249
 Central Park, New York 151
 Challé, locotenent 14
 Chamberlin, Clarence 180, 182
 decolează de pe navă 209
 despre Lindbergh 54, 67
 deteriorarea Columbiei 17
 întoarcerea acasă 181
 la Paris 128-129, 180
 prima parte a vieții 99
 recordul de duranță 9-10, 15, 38, 212
 și zborul lui Byrd 128
 viața sa mai târziu 299
 zborul transatlantic cu Levine 55, 57-59, 98-101
 Chaplin, Charlie 179, 277
 Chapman, Ray 86, 92
 Charett, marchizul de 19
 Charing Cross, spital de oftalmologie, Londra 253
 Charlestown, închisoare 199, 228-230
 Charlotte, Carolina de Nord 274
 Cherbourg 71, 76, 99, 101, 181
 Chevalier, Maurice 19
 Chevrolet 164
 Chicago
 abatoarele 162
 Banca Rezervelor Federale 148
 baseballul 84, 87, 235, 239, 269
 bodegile unde se vindeau ilegal băuturi alcoolice 115

- căile ferate 237-238
- cinematografele 218
- crimele 32
- imigranții 192
- infracționalitatea 60-61, 270-275
- lipsa de popularitate a lui Lindbergh 297
- marele incendiu 271
- meciul Dempsey-Tunney 183, 277-280
- muncitorii 108
- poșta par avion 38
- primirea lui Pinedo 60
- Prohibiția 118-119, 274-275
- răsturnarea bărcii 182
- revoltele 189
- și Warren G. Harding 133
- și zborul lui Lindbergh 73
- turneul lui Lindbergh prin America 211, 240
- valul de caniculă 50, 182
- ziarele 270-271
- Chicago & Eastern Illinois Railroad 207
- Chicago Cubs 284
- Chicago Tribune 27, 104, 106, 159-160, 268, 270-271, 274
- Chicago White Sox 83-85, 151, 154
 - accidentările 85
 - blatul „Black Sox” 91, 234, 269
 - homerun-urile 83
 - meciurile disputate cu New York Yankees 239, 276
 - mingile umezite cu salivă 92
- China 44
- Christian Krohg (cargobot) 214
- Chrysler, Walter J. 146, 164, 277
- Chrysler Building, New York 108 n. *, 164, 205
- Chrysler Corporation 146, 164, 300
- Cicotte, Eddie 92, 269
- Cincinnati 88
- Cincinnati Reds 236-237, 269
- cinematografe 217-219, 305
- cinematografele lui Loew 218
- citit, popularitatea 26-28
- Ciudad de México 231, 292
- Cîntărețul de jazz (film) 97, 219, 223-224, 285, 287, 305
- Cleveland 189
 - baseballul 235, 239
 - bombele 191
 - căile ferate 237
 - imigranții 192

Union Terminal Building 108, 205-206
 Cleveland, Grover 268
 Cleveland Indians 83, 85-86, 91, 239
 cluburi, Prohibiție 120-121
 Coacci, Ferruccio 188
 Coasta de Aur, Long Island 141, 158
 Cobb, Ty 83-85, 89, 156, 235, 277
 Cochet, Henri 69-70
 Cohan, George M. 158
 Colbert, Claudette 267
 Coli, François, căpitan 56, 70, 111, 125, 145, 180, 199, 219
 dat dispărut 21-22, 41, 51, 56, 105
 monumentul închinat lui 297
 tentativa de a traversa Atlanticul în zbor 19-22, 41, 67
 Colorado (fluviu) 42
 Colorado (stat) 42, 50
 Colosimo, Big Jim 273
 Columbia (avion)
 deteriorat la aterizare 17
 Levine zboară singur 212
 Lindbergh încearcă să cumpere 38
 recordul de duranță 38
 se pregătește pentru zborul transatlantic 15, 41, 57-59
 zborul transatlantic 98-101, 208, 298
 Columbia Broadcasting System (CBS) 256
 Columbia Phonograph Corporation 256
 Columbia University 93, 155, 249
 Combs, Earle 154, 238, 284
 Comisia Aviatică a Președinției 37
 Comisia Federală pentru Comerț 219
 Comisia Federală pentru Comunicații 258
 Comisia Interstatală pentru Comerț 49
 Comisia judiciară a Camerei Reprezentanților 118
 Comisia Lowell 199
 Comisia pentru Activități Bancare și Industrie 147
 Comisia pentru Asistență Umanitară din Belgia 44-45
 Comisia pentru Imigrare și Naturalizare 189, 247
 Comisia pentru relații externe 198
 Comiskey, Charles 84, 269-270
 Commodore, Hotelul, New York 111
 Compton, Betty 265
 comuniști 188-192, 195, 231
 condamnații la moarte 62
 Coney Island 150, 181, 274
 Conflict, atol 167
 Congres 35, 46, 48

forțele aeriene în timpul Primului Război Mondial 11
 Panica Roșie 188
 Prohibiția 89, 115, 133, 304
 și eugenia 247
 și Ku Klux Klan 243
 și zborul lui Lindbergh 67
 Congresul Evreilor din America 249
 Connecticut (fluviu) 42
 Connecticut (stat) 67
 Constituția Statelor Unite 203-204, 301
 contrabanda în timpul Prohibiției 119
 Coolidge, Calvin 131, 179, 219, 223, 273, 285
 ca candidat secundar al lui Harding 133, 136
 ca președinte 47, 134, 137-139
 costumul de cowboy 138-139, 180
 decide să nu mai candideze 200-202, 285, 287
 discursul despre starea națiunii 289
 îl cunoaște pe Babe Ruth 94
 Legea privind controlul riscului de inundații 157
 moartea 302
 mută Casa Albă în Dakota de Sud 123, 138-139
 personalitatea și înfățișarea 47-48, 134-137
 prima parte a vieții 134-135
 și Dwight Morrow 37, 104-105
 și execuțiile lui Sacco și Vanzetti 232
 și greva polițiștilor din Boston 136, 189
 și Herbert Hoover 47-48
 și întoarcerea acasă a lui Lindbergh 104-105, 107, 123, 281
 și Marea Bulă Speculativă 148
 și moartea fiului său 69, 200-201
 și Mount Rushmore 202, 204, 229
 și Warren G. Harding 138-138
 și zborul lui Lindbergh 73-75
 și zborul peste Atlantic al lui Chamberlin 100
 taciturnitatea 136, 200
 viața sa mai târziu 302
 Coolidge, Calvin, Jr. 69, 200-201
 Coolidge, Grace 131, 135-137, 200, 214, 285, 302
 Coolidge, John 200
 Cooper, Gary 221
 Copenhaga 231, 294
 Corbett, Harvey W. 53
 Cottbus 100-101
 Cotter, Robert 87
 Coué, Emile 143-144, 143 n. *
 Courteville, Roger 280-281

Couzens, James 163
 Cowling, W.C. 165
 Cox, James M. 192
 Cranwell, aerodrom, Lincolnshire 212
 crime
 „cazul ferestrei-ghilotină” 25-26, 28-33
 cazul Gravesend Bay Insurance 32
 din Chicago 274
 din timpul revărsării fluviului Mississippi 157
 masacrul de la școala din Bath 63-64
 Parmenter și Berardelli 187-188, 197-199
 și Prohibiția 118
 Crissinger, Daniel R. 133
 Criterion, teatru, New York 220
 Cronaca Sovversiva 232
 Croydon, aerodrom, Londra 75, 212, 215
 Crucea Roșie 29, 49, 117, 157, 189
 Cuba 94, 292
 Cumberland 42
 Cummings, E.E. 264
 Cunard 99, 145
 Curtea Supremă 61-62, 190, 197-198, 230, 236, 243, 248
 Curtea Supremă a statului Massachusetts 197
 Curtin, Lawrence 15
 Curtiss, aeroport, Long Island 33, 55, 66, 286, 294
 Curzon, lordul 222
 Custer State Park 123

D

D'Andrea, Anthony 271
 Dahlinger, Ray 172
 Daily Mirror 27, 216
 Dakota de Sud 75, 116, 123, 139, 199-200, 203, 273
 Daly din 63rd Street, teatrul lui, New York 62
 Damiano, Catherine 151
 dans 53-54, 74
 Darrow, Clarence 31
 Daugherty, Harry M. 138
 Davenport, Charles B. 245-247
 Davis, Bette 267
 Davis, Cupa 68, 70
 Davis, Noel 17, 56
 Davison, Henry 142
 Dawes, Charles 219

Dawson, Coningsby 259
 Dawson, James P. 279
 Dayton, Ohio 124
 Dear Sir (piesă de teatru) 266
 Dearborn Independent 164, 166
 Deauville 129
 De Cicco, James 151
 Declarația de Independență 179, 203
 declin moral, temerile privind 53-54
 Deeping, Warwick 259
 De Forest, Lee 222-223
 de la Roche, Mazo 259
 Delmonico's, New York 120
 Dempsey, Edna 180
 Dempsey, Jack 175, 280

- îl învinge pe Jess Willard 175-176
- meciul cu Carpentier 177-178, 255-256
- meciul cu Firpo 178, 278-279
- meciul împotriva lui Sharkey 180, 182-183
- personalitatea 177
- prima parte a vieții 176
- revanșa cu Tunney 183, 275, 277-280
- se lasă de box 178-179,
- și Clara Bow 221
- și moartea fratelui său 180
- Tunney îl învinge 179
- viața sa mai târziu 282

Dempsey, Johnny 179-180
 Denby, Edwin 138
 Denison, Iowa 99
 Denver, Colorado 237
 De Putti, Lya 226
 Dernburg, Bernhard, dr. 117
 De Rochemont, Richard, Eating in America 115
 Des Moines, Iowa 296-297
 Des Moines Register 296
 Detroit 160, 171-172, 214-215

- aerodromul 36-37
- baseballul 235, 239
- căile ferate 237
- crimele 274
- imigranții 192
- Ku Klux Klan 243
- ninsorea oprește un meci de baseball 60
- Panica Roșie 192
- turneul lui Lindbergh prin America 204, 239-240

zgîrie-norii 108
 Detroit Tigers 60, 94, 156, 238, 277
 Deutsch, Bernard S. 249
 Devery, William S. 88
 Diavolul din brînză (film) 264
 Dickey, Bill 299
 Dietrich, Marlene 226
 DiMaggio, Joe 69
 Dingle, peninsula, Irlanda 71
 Dinner at Eight (piesă de teatru) 267
 Dinnerstein, Leonard 194
 dirijabile 53, 74, 105, 125
 Disney, Walt 74
 divorț 54
 Dixie Highway 52
 Dixon, Dolores 95
 Doheny, Edward L. 137
 Dolan, A. 252
 Dole, James D. 212
 Dole Pacific Race 212-213
 Don Juan (film) 97
 Doran, James M. 119
 Doran, Mildred 213
 Dorena, Missouri 42
 Dorgan, Tad 87
 Dos Passos, John 198
 Doubleday 263
 Douglas DC-3 291
 Douglas și Clydesdale, marchizul de 277
 Doumergue, Gaston 74
 Dracula (piesă de teatru) 264, 303
 Dreher, Thomas E., dr. 157
 Dreiser, Theodore 234
 O tragedie americană 264
 Dreyfuss, Barney 87
 Drouhin, Maurice 212
 Duff, Donald 65
 Duncan, Isadora 72
 Viața mea 264
 DuPont, familia 104
 Durant, Will 31
 Durst, Cedric 238
 Dykes, Jimmy 283-284
 Dyott, George Miller 281

E

- Earp, Wyatt 44
- East Milton, Massachusetts 230
- Ebbets, aerodrom, Brooklyn 87
- Ebbets, Charles Hercules 87
- economie
 - cinematografele 217, 219, 225-226
 - crahul Wall Streetului 141, 287, 302-303
 - etalonul aur 147-148
 - manipularea prețurilor acțiunilor 145-146
 - Marea Bulă Speculativă (1928) 148
 - Marea Depresiune 149, 171, 207, 305
 - plata în rate 146-147
 - problemele Germaniei 144-145
 - succesele americane 52, 137, 145-147
- Ederle, Gertrude (Trudie) 109-110
- Edison, Thomas 168, 172
- Edison Illuminating Company 160
- Edward, prinț de Wales 181
- Eig, Jonathan, Luckiest Man 276
- Einstein, Albert 254, 275
- electrocutare 177, 197, 227
- El Fay, club, New York 120-121
- Eliot, T.S. 259, 264
- Elizabeth Ann Guild 139
- Ellington, Duke 120
- Elliott, Robert G. 227, 229-231, 295, 301
 - Agent of Death 231
- Ellis Island, New York 247
- Elwood, Walter 65
- Empire State Building, New York 108 n. *, 164
- epidemia de gripă spaniolă (1918) 89
- Erwin, William 213
- etalonul aur 147-148
- Etretat, Franța 21, 297
- eugenie 244-250, 261, 263, 294, 306
- Evening Graphic 27, 56
- Everest, muntele 277
- Everest, Wesley 189
- evrei
 - antisemitism 142, 243, 245-246
 - antisemitismul lui Henry Ford 159, 165-166, 180
 - antisemitismul lui Lindbergh 241, 296
 - Coolidge nu îl felicită pe Levine 101
 - în domeniul editorial 263-264

Kristallnacht 295
Schacht și 144
Expoziția de la Paris (1900) 252
Expoziția Mondială de la New York (1939) 258

F

fabrici, liniile de asamblare 162, 164
fabrici de bere 88-89, 117, 275
Fairbanks, Douglas 179, 220, 235, 277
Falaise, Long Island 158
Fall, Albert 134, 137-138
Farnsworth, Philo 254-255, 257-258
Farrell, Frank J. 88
fascism 18-19, 60
Faulkner, William 259
 Plata soldatului 264
 Țințarii 262
Fawcett, Percy 170, 280-281
Fayetteville, Carolina de Nord 81
Federal Reserve Board 133, 147-149
Felsch, Happy 269
femei, temerile privind decăderea morală 53-54
Fenway Park, Boston 85, 156, 239
Ferber, Edna 265, 267
 Show Boat 265
Fields, W.C. 136, 243, 267
filme 52
 „Cazul ferestrei-ghilotină” 25
 cinematografele 217, 219, 224, 305
 cîștigurile actorilor 235
 economia 217, 219
 F. Scott Fitzgerald și 262
 filmele mute 219, 224-226
 filmele sonore 97, 222-226, 267, 285, 303, 305
 filmul lui Babe Ruth 97, 112, 235
 înfățișarea femeilor în 54
 în timpul Marii Depresiuni 305
 jurnalele de știri 93, 97, 123, 218
 și zborul lui Lindbergh 74
filme mute 220, 224-225, 305
filme vorbite 222-226, 267, 305
Firpo, Luis Ángel 178, 278-279, 303
First, studio 97
Fiscul 47, 61

Fisher, Carl 174
 Fisher, Irving 246
 Fitzgerald, F. Scott 23, 158, 259-260, 262-263
 Marele Gatsby 158, 263
 My Lost City 145
 Fitzgerald, Zelda 158
 fizicultopatie 27
 Flack, Max 85
 flapper 54
 Fletcher, Henry P. 18
 Florida 137, 174, 229, 234, 237, 285, 304-305
 Foch, Ferdinand, mareșal 302
 Fokker, Anthony 16, 57, 66-67, 124
 Fokker, biplan 209, 213
 Fonck, René 14-16, 19-20, 55, 66, 126
 Fondul Daniel Guggenheim pentru Promovarea Aeronauticii 158
 Fondul Roxy 297
 Forbes, Charles 134, 138
 Ford Motor Company 161-164, 172, 217, 300
 Ford, Edsel 164, 171, 204, 301
 Ford, Henry 204, 214, 271, 275
 antisemitismul 159, 165-166, 180
 automobilul Model A 172-173, 204, 285, 300
 automobilul Model T 160-162, 164, 171-173, 287
 avioanele 291
 ignoranța 159-160
 interesul față de soia 164, 171-172
 își umilește fiul 171
 moartea 301
 prima parte a vieții 160-161
 procesul de calomnie împotriva cotidianului Chicago Tribune 159-160, 160 n. *, 268
 procesul de calomnie Sapiro 165-166
 proiectul Fordlandia 168-172, 288, 301
 și Dearborn Independent 164-166
 Viața și opera mea 161 n. *, 172
 Fordlandia, proiect, Brazilia 168-172, 288, 301
 Forster, E.M. 263
 Fox, companie de filme 219 n. *, 305
 Fox Movietone 97
 France (pachebot) 21
 Frankfurter, Felix 198
 Franklin, Harold E., Motion Picture Theater Management 218
 Franklin, Leo, rabin 165
 Franța
 aviația 10, 12, 19-22, 36

bomba trimisă lui Herrick 197
 întâlnirea din Long Island 144-145
 nepopularitatea Americii în 70, 76, 231
 ocupă Ruhrul 144
 și execuțiile lui Sacco și Vanzetti 231
 și Prohibiția 119
 zborul lui Lindbergh 67-68, 70-72, 97-98, 286-287
 zborul transatlantic al lui Byrd 127-128, 141-142, 180
 Frazee, Harrison Herbert 89, 110, 112, 165
 frământări în domeniul industriei 189
 Freeman, Milton H. 62
 Freud, Sigmund 263
 Frick, familia 141
 Fuller, Alvan T. 199, 230, 303
 Fulton, teatru, New York 264
 Fundația Rockefeller 157
 Funny Face (piesă de teatru) 265
 furtuni 41-42, 50-51, 56

G

G.P. Putnam's Sons 158, 263
 Gable, Clark 32, 267
 Gade, Mille 110
 Galbraith, John Kenneth 160
 Gale, Zona 259
 Galeriile Lafayette, Paris 11
 Galleani, Luigi 232
 Gallico, Paul 93, 177, 278
 Gandhi, Mahatma 275
 Gandil, Chick 269
 gangsterii din Chicago 53, 60-61, 270-275
 Garbo, Greta 226
 Gardner, Larry 81
 Garfield, James 160
 Gehrig, Lou 85, 88, 277, 283
 deplasările 238
 homerun-urile 112, 154, 156, 238-239, 276, 284
 prietenia cu Ruth 156
 prima parte a vieții 155-156
 viața sa mai târziu 299-300
 General Electric 252, 256
 General Motors (GM) 164, 173, 217, 300
 Geneva 231
 George al V-lea, regele Angliei 75, 272

Germania

- actorii 226
 - aviația 36
 - Chamberlin zboară în 100-101
 - hiperinflația 144
 - îl decorează pe Henry Ford 166
 - întîlnirea din Long Island 144
 - Kristallnacht 295
 - Lindbergh și 166, 295-297
 - naziștii 144-145, 165, 226, 249, 295-296, 306
 - plata despăgubirilor 145
 - Primul Război Mondial 10-11, 16, 46, 116-117
 - protestele împotriva execuțiilor lui Sacco și Vanzetti 231
 - scufundarea Lusitaniei 268
 - sentimentele antigermane din America 117
 - și Fordul Model T 172
- Gershwin, George și Ira 265
- Gibbs, Wolcott 26
- Gibson, Sam 277
- Gide, André 263
- Gilbert, John 222
- Gilbert, Robert E. 47
- Gilliatt, Penelope 221
- Gimbel Brothers 190-191
- Glyn, Elinor, It 222
- Goddard, Paulette 267
- Gold Coast, cale ferată 237
- Golden Gate, pod, San Francisco 302
- Goldstein, Benny 32
- Goldstein, Robert 189
- Goodhue, Lemira Barrett 131
- Gordon, Waxey 235
- Göring, Hermann 295
- Grand Central Station, New York 96, 104, 237
- Grand Rapids, Michigan 240
- Grandin, Greg 164
- Grange, Red 228
- Grant, Cary 267
- Grant, Madison 245
- Passing of the Great Race 245-246
- Grant, Robert 199
- Gravesend Bay Insurance, cazul din 32
- Gray, Judd 26, 28-33, 43, 62-63, 195, 208, 251, 301
- Graybar Building, New York 108
- Grădina Botanică Regală, Kew 167
- Great Atlantic Air Derby 13-22

Greb, Harry 278
 Grecia antică 246
 Greeley, Horace 144
 Green, Fitzhugh 107
 Green, Ned, colonel 119
 Greenly, insulă 293
 Greer, USS 296
 Gresham, Walter O. 268
 greve 136, 145, 189, 195, 275
 Grey, Zane 259-260, 262
 Secta profiturilor 260
 Griffith Stadium, Washington, DC 84, 94
 Griffith, Clark 283
 Griffith, D.W. 31
 Grimes, Burleigh 85, 92
 Grove, Lefty 282
 Guardian Bank of Cleveland 206
 Guggenheim, familia 158
 Guinan, Texas 120-121
 guvernul intervenționist 157
 Guyana Olandeză 214

H

Haas, Robert 86
 Hadden, Briton 26
 Hall, Donald 39-40
 Hall, Mordaunt 223
 Halliburton, Richard 54
 Hamburg 231
 Hamill, John, The Strange Career of Mr Hoover under Two Flags 46
 Hamilton, Cosmo 259
 Hamilton, Leslie 215
 Hammerstein, Oscar, al II-lea 266, 305
 Hammond & Field 135
 Hampton Roads, bază navală, Virginia 17, 105
 Hamsun, Knut 259
 Hanoi 215
 Harding, Warren G. 43, 47, 61, 68, 116, 139, 192, 200
 aventura cu Nan Britton 138-139
 devine președinte 105, 133
 incompetența ca președinte 133-134, 147
 moartea 47, 105, 133-134, 136
 obiceiurile de prost gust 133, 238
 scandalul Teapot Dome 134, 137-138

- speculații la bursă 145
- și Coolidge 134, 136
- și Ku Klux Klan 244
- Harding, Warren G., doamna 134
- Harding, William L. 117
- Hardwick, Thomas R. 189
- Harlem 120
- Harper & Brothers 260, 263
- Harris, Bucky 282
- Hart, William S. 273
- Hartford, Connecticut 193
- Harvard University 198-199, 232, 244, 246-247, 249
- Harwood, Herbert H., Jr. 206
- Hatmaker, Consuelo 20, 110
- Hauptmann, Bruno 28-29, 100 n. *, 295
- Havana 231
- Havenstein, Rudolf 144
- Hawaii 212-213
- Hearst, familia 141
- Hearst, William Randolph 27, 215-216, 272
- Hecht, Ben 31
- Heeney, Tom 280
- Hegenberger, Albert F., locotenent 213
- Heilmann, Harry 91
- Hemingway, Ernest 259, 262
 - Bărbați fără femei 262-263
 - Fiesta 262
 - În timpul nostru 264
- Hendry, William 230-231
- Herald and Examiner 272
- Herald Tribune 32
- Hermann, Sport 272
- Heron, Samuel 40
- Herrick, Agnes 72
- Herrick, Myron 114
 - bomba trimisă lui 197-198
 - ca ambasador la Paris 68
 - eforturile de asistență în timpul Primului Război Mondial 45
 - moartea 302-303
 - și Prohibiția 116
 - și sosirea lui Lindbergh în Franța 68, 70, 72, 75
 - și zborurile transatlantice 22, 56
- Herrick, Parmely 72
- Hesshaimer, Brigitte 297
- Hesshaimer, Marietta 297
- Hickox, Wilson B. 114

hidrodromuri 208
 Hill, Frank Ernest 160
 Hill, James DeWitt 216
 Hinchliffe, Walter, căpitan 212
 Hindeburg (dirijabil) 53
 Hitler, Adolf 100, 144, 165-166, 295
 Mein Kampf 165
 Hodgson, Claire Merritt 235
 Holland, Clifford M. 62
 Holland, tunel, New York 62-63, 185
 Holland America 209
 Hollywood 32, 74, 165, 179, 217, 219-222, 224-226, 235, 262, 264, 267, 271, 305
 vezi și filme
 Holmes, Oliver Wendell, Jr. 248-249
 Hondurasul Britanic 167
 Hong Kong 215
 Hooper, Harry 95, 234, 300
 Hoover, baraj 301
 Hoover, Herbert 133, 139, 143, 179, 275
 ambitiile politice 45-47, 256, 285
 ca președinte 301-302
 ca șef al Administrației Americane de Întrajutorare 45-46
 despre bursă 52
 inundațiile de pe Mississippi 43, 48-50, 107, 156-157, 256
 în Primul Război Mondial 44-45
 moartea 302
 opoziția față de publicitatea la radio 256
 personalitatea 43-45
 prima parte a vieții 43-44
 rasismul 246
 și cauciucul 168
 și decizia lui Coolidge de a nu mai candida 201
 și inventarea televiziunii 47-48, 251-253
 și întoarcerea acasă a lui Lindbergh 107, 158
 și Marea Bulă Speculativă 48
 Hoover, J. Edgar 191-192
 Hoover, Lou Henry 44
 Hopkins, Paul 282-283
 Hopper, DeWolf 223
 hotdogi 87, 95-96, 276, 285
 Houghton Mifflin 263
 Howard, Leslie 158, 267
 Howard, Tom 301
 Hoyt, Waite 93-95, 152-153, 238, 300
 Hudlin, Willis 91
 Hudson, J.L. 108

Huggins, Miller 95-96, 152, 236, 238, 302-303
Hughes, Charles Evans 133
Hunnefield, Bill 269
Hunt, Marshall 81, 94-95
Hunter, Francis T. 68, 70, 72
Huston, Tillinghast L'Hommedieu 88-89
Hutchinson, C.C. 240
Huyck, Emory 64
Hyman, Louis, Debtor Nation 146

I

Idaho 42
Ile-de-France (pachebot) 209
Illinois 42-43, 50, 77, 204, 206, 211, 268, 270-272, 274, 282
Illustrated Daily News 27
imigranți 191-192, 245, 247, 271
Imperator (pachebot) 145
Imperial Airways 212
Imperiul Roman 246
incendiu, Hotelul Sherry-Netherland 9
Indiana 122, 163, 244
Indianapolis 235, 244
industria cărții 263-264
Industrial Workers of the World (IWW, Wobblies) 189, 268
infracționalitate
 la Chicago 60-61, 270-275
 pedeapsa capitală 228-230
 Prohibiția și 118
 și turneul lui Lindbergh prin America 240
 televiziunea și 252
 vezi și crime
Institutul de Eugenie (ERO) 246-247, 250
Institutul Rockefeller 247, 293, 306
Institutul Smithsonian, Washington, DC 291
International Harvester 270
inundații 42-43, 48-50, 108, 157, 166, 256
Iowa 43-44, 52, 117
Irlanda 70-71, 117, 127, 293
Istanbul 36, 215
It (film) 222
Italia 10-11, 17-19, 211, 304
italieni, imigranți 18, 154, 192, 194-195, 195 n. *, 245-246
izolaționism 70

I

închisoarea Sing Sing, New York City 62-63, 301
înot 109-110, 182, 285
întîlnirea din Long Island 144-145, 147, 180

J

Jackson, Andrew 268
Jackson, Joe „cel Descult” 83, 269
Jannings, Emil 224, 226
Japonia 10, 215
jazz 54, 165
Jeffers, Robinson 264
Jefferson, Thomas 203
Jefferson Highway 52
Jenkins, Charles Francis 252
Jennings, Herbert Spencer 249
Jocurile Olimpice, Berlin (1936) 295
Johnson, J. Thad, locotenent 158
Johnson, Jack 175
Johnson, Walter 83, 85, 92, 283-284
Johnston, Alva 124
Johnston, Archibald 171
Johnston, Bill 69
Jolson, Al 121, 177, 224-225, 277, 285
Jones, Bobby 275
Jones, Harry 209
Jordan, David Starr 247
Joyce, James 259, 264
Judge, Joe 152
Jung, Carl 142
jurnale de știri 93, 97, 123
Juster, Vincent, dr. 25

K

Kafka, Franz 263
Kahn, Albert 165, 172
Kahn, Otto 141
Kahn, Roger 176, 221
 A Flame of Pure Fire 280
Kansas 42, 50, 52, 237
Kansas City 210, 237, 240
Katy a făcut (piesă de teatru) 65

Kaufman, George S. 243, 265, 267
 Keaton, Buster 225, 235
 Keeler, Ruby 121
 Kehoe, Andrew 63-64
 Kellogg, Frank B. 48, 137, 179
 Kellogg's 117
 Kelly Naufragiu 102-103
 Kennedy, Joseph P. 146, 196
 Kern, Jerome 265-266, 305
 Kew, Grădina Botanică Regală de la, Londra 167
 Keyserling, Hermann 259
 Klamath 42
 KLM 36
 Knickerbocker, Hotelul, New York 121
 Knopf 263-264
 Knopf, Alfred A. 263
 Knudsen, William 263-264
 Kobler, John 195 n. *
 Koenig, Mark 155, 277, 283
 Kristallnacht (1938) 295
 Ku Klux Klan 203, 243-244, 272
 Kyushu, Japonia 215

L

Laboratoarele Bell, New York 251-253
 Labrador 293
 Lacătele (spectacol de revistă) 121
 Lacoste, René 70
 Ladies' Home Journal 54, 146
 Lahr, John 265-266
 Lake Erie & Western, cale ferată 206
 Lake Shore Bank 271
 Lake Shore Limited, cale ferată 237
 Lambert, aerodrom, St. Louis 37, 51
 Lambert, Albert B., maior 37-38
 Lamont, Thomas 142
 Landis, Kenesaw Mountain 190, 268-270, 275, 306
 Lardner, John 303
 Lardner, Ring 106
 Lasky, Bessie 220
 Lasky, Jesse 220
 Lauder, Polly 303
 Laughlin, Harry H. 247-249, 261
 Lawrence, D.H. 263

Lawrence, Ernest 255
 Lazzeri, Tony 153-154, 284
 Leblanc, Maurice 252
 Le Boeuf, Ada B. 157
 Le Bourget, aerodrom, Paris 60
 Levine și 180, 212
 Lindbergh aterizează la 71-72, 74-75, 287
 Nungesser și Coli decolează de pe 19, 21-22, 67
 zborul transatlantic al lui Byrd 128
 Lee, Sammy 266
 Lefkowitz, Joe 32
 Legea comerțului aerian (1926) 37
 Legea Dillingham privind limitarea imigrației (1921) 247
 Legea privind controlul riscului de inundații (1928) 157
 Legea privind originile naționale (1924) 247
 Legea seditiunii (1918) 189
 Legea Spionajului (1917) 188
 Legea Volstead (1919) 89, 118, 120
 Legendre, căpitan 130
 Le Havre 21, 128
 Leipzig 36, 231
 Lescop, Marianne 129
 Le Touquet 181
 Levasseur, Pierre 20-21
 Leviathan (pachebot) 145, 181-182, 209
 Levine, Charles A. 17, 180-181, 211-212, 215
 ignorat de Coolidge 101
 încearcă să-i vîndă Columbia lui Lindbergh 38
 personalitatea 57
 pregătirile pentru zborul transatlantic 57-59, 212
 propune zboruri comerciale transatlantice 208
 realizează zborul transatlantic 98-101
 și aerodromul Le Bourget 180, 212
 viața sa mai tîrziu 298-299
 zboară la Croydon 212, 215
 Lewis, Sinclair 26, 34, 262
 Elmer Gantry 26, 262
 Liceul Tehnologic Cass, Detroit 67
 Lieb, Fred 94, 276
 Liga Americană (baseball) 81 nn. *, **, 83, 89, 91, 152, 154, 269, 277, 284-285
 Liga Antialcool 116-117, 204-205
 Liga Cărților Curate 54
 Liga Federală (baseball) 81 n. *, 89, 258
 Liga Internațională (baseball) 80
 Liga Națională (baseball) 81 nn. * și **, 89, 269
 Liga Națiunilor 231, 272

Liga Patriotică 272
 Lincoln Highway 52, 99
 Lincoln, Abraham 203, 211
 Lincoln, Nebraska 37
 Lindbergh, Anne Morrow 37, 147, 292-293, 295-296
 Lindbergh, August 34
 Lindbergh, Charles 22, 25, 33, 206, 220, 262, 273, 275
 antisemitismul 241, 245, 247, 296
 autobiografia 56, 158
 ca personalitate publică 107
 căsătoria 292-294
 copilul răpit 28-29, 100 n. *, 294
 costurile zborurilor 56
 familiile secrete 297
 importanța zborului său 285-286, 291-292
 în al Doilea Război Mondial 296-297
 în Germania 295-296
 întoarcerea acasă 104-113, 123-124, 279, 281-282
 învață să piloteze 37-38
 medaliile și premiile 73-74, 107, 112, 123, 166, 295
 mediul familial 34-37
 misiunea de salvare a lui Bennett 293
 moartea 297
 neajunsurile celebrității 111, 183, 209-210, 285-286, 294-295
 nepopularitatea 296-297
 Noi 35, 107, 158, 181
 pe Memphis 100-101
 pompa de perfuzie 294
 prima parte a vieții 33-35, 271
 radioascultătorii 279
 reacțiile la zborul său 73-76
 și eugenia 245, 247
 și întoarcerea acasă a lui Byrd 182
 și zborul peste Atlantic al lui Chamberlin 100-101
 traversarea Atlanticului 33, 38-41, 50-51, 54-57, 59, 66-68, 70-72, 97-98
 turneul prin America 157-158, 183-184, 199, 204, 209-211, 215, 239-240, 285-286
 turneul prin Europa 75-76
 vizita de prietenie în Mexic 292-293
 vizita în Canada 158, 220
 Lindbergh, Charles August (C.A.) 34-35, 147
 Lindbergh, Evangeline Lodge 35, 56-57, 68, 73, 104-105, 110
 Lindbergh Aeronautics Corporation 111
 linii de asamblare 162, 164
 L'Intransigeant (ziar) 21

Lippmann, Walter 137
 Lisabona 98, 198
 Lisenbee, Horace „Hod” 282
 Literary Digest 93
 Literary Guild 26
 Little Falls, Minnesota 35, 99, 240, 297
 Little Rock, Arkansas 48, 274
 Liveright, Horace 263-264
 Lloyd, Harold 235, 277
 Loesch, Frank J. 245
 Logan, Dorothy Cochrane, dr. 285
 L'Oiseau Blanc (avion) 20-21
 Lolordo, Patsy 271-272
 London, Jack 44
 Londra 12-13, 36, 44-45, 75, 108, 143, 145, 208, 212, 215-216, 231, 253-254, 264, 270, 285
 Long Beach, New Jersey 150
 Long Island 9, 17, 22, 25, 30-31, 33, 37, 54-55, 57, 62, 66-67, 71, 86, 109-110, 141, 158, 181, 246, 286-287
 Longworth, Alice Roosevelt 134, 190
 Loos, Anita, Bărbații preferă blondele 264
 Lorre, Peter 226
 Los Angeles 105, 108, 179, 202, 217-218, 222, 225, 274, 286, 291-292, 303
 Los Angeles, USS (dirijabil) 21
 Los Angeles Examiner 261
 Louisiana 49-50, 94, 157, 285
 Lowell, Abbott Lawrence 199, 232, 246
 Löwenstein-Wertheim, prințesa 215
 L.Q. White Shoe, companie 194
 Lubin, Herbert 218
 Lubitsch, Ernst 220
 Luce, Henry 26, 271
 Lucky (piesă de teatru) 266
 Lucrurile incredibile ale lui Ripley 74
 Ludwig, Emil, Napoleon 264
 Lugosi, Bela 264
 Lusitania (pachebot) 117, 265, 268
 Lynd, Robert și Helen 163
 Middletown 163

M

MacDonald, Carlyle 158
 Macfadden, Bernarr 27-28, 182
 Mackay, Clarence H. 110

MacMurray, Fred 32
 Macom (iaht) 182
 Madden, Owney 120
 Madeiros, Celestino 197, 199, 229-230
 Madison, Maury 266
 Madison, Wisconsin 240
 mafioți din Chicago 60-61, 271-275
 Mahoney, B.F. 39, 101
 Maine 22, 142, 150, 209, 215, 230, 237, 258, 294
 Maitland, Lester J., locotenent 213
 Majestic (pachebot) 145
 Malaysia, plantații de arbori-de-cauciuc 167
 Maloney, Jim 68, 180
 Mamele din America 47
 Manaus 167
 Manhattan, Hotelul, New York 121
 Manitoba, lac 181
 Manley, Dorothy 65
 Mann, Thomas 263
 Mansfeld, Germania 100
 Månsson, Ola 34
 Manton, Martin Thomas 61-62
 Manville, sir Edward 253
 March, Fredric 267
 Marconi, filiala americană 25
 Marea Britanie
 al Doilea Război Mondial 296
 aviația 10-11
 bărbatul arestat pentru insultarea 189
 impozit mare pe cauciuc 168
 întâlnirea din Long Island 145
 protestele împotriva executării lui Sacco și Vanzetti 231
 vizitele lui Lindbergh 75-76
 Marea Bulă Speculativă (1928) 148
 Marea Depresiune 141, 149, 171, 200, 207, 256, 305
 marea migrație 157
 marile inundații (1927) 42-43, 48-50, 60, 108-109, 157
 marina militară a Statelor Unite 12, 49, 213
 Maris, Roger 285
 Markey, Morris 160
 Marsilia 21, 198
 Marte (planetă) 261
 Martin, Jack 85
 Martin du Gard, Roger, Familia Thibault 264
 Martinelli, Giovanni 223
 Marx, frații 88

Mary Celeste (navă) 31
 Masa Rotundă de la Algonquin 198, 265
 Massachusetts 67, 135, 230
 Masters, Edgar Lee 264
 mașini
 anvelope de cauciuc 168
 congestionarea traficului 62-63
 deținerea unei mașini 52, 163-164
 Fordul Model A 172-173, 204, 285, 300
 Fordul Model T 160-162, 164, 171-173, 287
 Mathewson, Christy 83
 Mato Grosso 280
 Maugham, Somerset 277-278
 Mauretania (pachebot) 99-100, 144
 Maxtone-Graham, John, The Only Way to Cross 208
 Maxwell Motor Company 164
 Mayflower (iahtul prezidențial) 105
 Mays, Carl 86
 McAvoy, May 285
 McCarthy, Joe 299
 McCormick, Cyrus 270
 McCormick, Robert Rutherford 27, 270-271, 271 n. *, 275
 McGeeham, W.O. 106
 McGraw, John 88, 93, 236
 McKim, W. Duncan, Heredity and Human Progress 245
 McMullin, Fred 269
 McNamee, Graham 105-107, 235, 279
 McPherson, Aimee Semple 31
 McReynolds, James C. 243
 Medcalf, James, locotenent 216
 medicină 293-294
 Medill School of Journalism, Northwestern University 275
 Mellon, Andrew 47, 141, 149, 163
 Meltzer, Allan H. 147
 Melville, Louisiana 49
 Memphis, Tennessee 48, 60, 237, 274
 Memphis, USS (crucișător) 75-76, 100-101, 105, 107
 Mencken, H.L. 178, 217
 Metropolitan Life Insurance Company 32, 53
 Meusel, Bob 95, 154, 238, 284
 Mexic 65, 105, 159, 176, 292, 298, 303
 MGM 217
 Miami 174, 274
 Miami Herald 174
 Michigan 63, 158, 160, 163, 168-170, 204, 213, 220, 237, 268, 287
 Michigan, lac 182, 189, 204

Mickey Mouse 74
 Midnight Limited, cale ferată 238
 Millay, Edna St. Vincent 198
 Miller, Arthur 151
 Miller, Thomas W., colonel 138
 Mills, Ogden Livingston 141, 158
 Minchin, Frederick, locotenent-colonel 215
 Ministerul Agriculturii 49
 Ministerul Comerțului 37, 158, 168
 Ministerul de Justiție 191, 298
 Ministerul de Război 107
 minivacanța de 4 iulie 150-152, 156
 Minneapolis 74, 148, 240
 Minneapolis Tribune 240
 Minnesota 26, 73
 Missouri 27, 42, 50, 240, 249
 Missouri Pacific, companie 207
 Mistinguett 19
 MIT 199
 Mix, Tom 182, 235
 mîncare, mese în trenuri 237-238
 Molokai, Hawaii 213
 Montana 42
 Montana (cargobot) 296
 Montville, Leigh 235
 Monumentul lui Washington 107
 Moore, Fred 199, 230, 232
 Moore, Wilcy 152-153, 238, 276
 Morelli, bandă 197
 Moreau, Emile 144
 Morgan City, Louisiana 157
 Morgan, familia 141
 Morgan, J.P. 190, 196
 Morgan, J.P. & Co. 104, 142, 147, 159, 195-196
 Morgan, Thomas Hunt 249
 Morrow, Dwight 27, 37, 104-105, 142, 196
 ambasador în Mexic 105, 292
 averea 104
 îl invită pe Lindbergh în Mexic 292-293
 Lindbergh se însoară cu fiica lui 37, 104, 147
 susține zborul lui Byrd 55 n. **
 și Calvin Coolidge 105, 135
 viața sa mai tîrziu 303
 zăpăceala 104
 Mounds Landing, Mississippi 42
 Mouneyres, Hervé 22

Mulligan, Edward 59
 Mumford, Lewis 198
 Zilele de aur 264
 Muncie, Indiana 163
 Muni, Paul 267
 Muntele Rushmore 202, 229, 285, 287, 306
 Murray, George, The Legacy of Al Capone 274
 Murtha, James 62-63
 Mussolini, Benito 18-19, 211, 275
 Muzeul de Istorie Naturală 31, 246
 Muzeul Național Smithsonian al Aerului și Spațiului, Washington, DC 40, 291
 muzică
 Harlem 120
 jazz 54, 165
 musicaluri 65, 264-267, 305
 și zborul lui Lindbergh 74

N

Nagorski, Andrew, Hitlerland 295
 Nantucket 209
 Napoleon I, împărat 130
 Nation 136
 National Broadcasting Company (NBC) 105, 256, 279
 National Geographic 127
 National Geographic Society 55 n. **
 naziști 141, 144, 165-166, 226, 249, 295, 297, 306
 Nebraska 37, 47, 50, 117, 202
 Negri, Pola 226
 Neimeyer, Bernard 276-277
 Neosho 42
 Nevada 44, 52, 54, 150
 Nevins, Allan 160
 New Deal 302
 New Jersey 150, 181
 New Lebanon, Ohio 106
 New Mexico 159 n. *, 176
 New Orleans 18, 43, 48-50, 274
 New York American 178
 New York City
 aerodromurile 16, 37
 baseballul 84, 87-88, 235-236
 bodegile unde se vindeau ilegal băuturi alcoolice 115, 118-120
 bombele 189-191, 229
 căile ferate 237-238

cinematografele 218-219
 congestionarea traficului 62-63, 108
 crimele 31-32, 274
 dezvoltarea 108-109
 eugenia 246
 imigranții 191-192
 incendiul de la Hotelul Sherry-Netherland 9
 în calitate de centru industrial 108
 întoarcerea acasă a lui Byrd 182
 întoarcerea acasă a lui Lindbergh 109-113
 minivacanța de 4 iulie 150-151
 Panica Roșie 192
 paradele 109-110
 populația 108-109
 Prohibiția 53, 115, 118-120
 radioul 105-106
 teatrul 265-267
 tunelul Holland 62-63, 285
 valurile de caniculă 150-151, 180-182, 285
 zgârie-norii 108 n. *, 108-109
 ziarele 26-27
 New York Daily Mirror 27
 New York Daily News 81, 94, 104, 177, 270, 301
 New York Evening Telegram 94
 New York Evening World 73
 New York Giants 84, 88
 New York Life Insurance Company 302
 New York Telegram 115
 New York Times 9, 50, 98, 125, 281
 despre Babe Ruth 238
 despre cazul Buck contra Bell 249
 despre cazul Snyder-Gray 25, 28, 62, 301
 despre călătoria lui Lindbergh pe Memphis 98
 despre Coolidge apropo de Hoover 48
 despre distrugerea avionului lui Pinedo 19
 despre elicoptere 53
 despre imigranții italieni 195
 despre inventarea televiziunii 251, 253-254
 despre întoarcerea acasă a lui Lindbergh 100, 110-111
 despre masacrul de la Bath 63-64
 despre meciul Dempsey-Tunney 279
 despre recordul de duranță al lui Chamberlin și Acosta 10
 despre turneul lui Lindbergh prin America 183
 despre Warren G. Harding 133
 despre zborul lui Chamberlin 98-99, 101, 181
 despre zborul lui Lindbergh 25, 55, 64, 68, 73

despre zborul lui Nungesser și Coli 19
 despre zborul transatlantic al lui Byrd 127-129
 tirajul 27
 New York World 122, 152
 New York Yankees
 Babe Ruth vândut echipei 89, 110
 deplasările 235-236, 238-239
 înfrângerea echipei Washington Senators 151
 jucătorii 151-156
 Lindbergh și 112
 Miller Huggins și 238-239
 mortalitatea în timpul meciurilor 86
 numerele jucătorilor 85
 popularitatea 239
 problemele create de vreme 50, 60
 problemele financiare 88-89
 rapiditatea meciurilor 84
 Ruppert și 88, 174, 235
 transmisiunile radio 106
 Vidmer despre 238-239
 Yankee Stadium 93
 vezi și Gehrig, Lou; Ruth, Babe
 New York, Chicago & St. Louis Railroad 237
 New York, New Haven & Hartford Railroad 150, 187
 New York, stat 32, 115, 141-142, 175, 179, 227, 287
 New Yorker 26, 28
 bigotismul 243
 cronicile de film 221
 despre Al Capone 278
 despre Babe Ruth 93-94
 despre cazul Snyder-Gray 31
 despre cinematografele din New York 218-219
 despre Coolidge 140, 200
 despre crimele lui Parmenter și Berardelli 188
 despre Dwight Morrow 104
 despre Henry Ford 159-160
 despre Prohibiție 119
 despre Teatrul Ziegfeld 65
 profilul lui Gene Tunney 303
 recenzia la The President's Daughter 139
 recenziile literare 222, 262
 Newark, New Jersey 102-103
 Newfoundland 12-13, 22, 60, 68, 71, 76, 98, 119, 216
 Newport, Rhode Island 99
 Newtonville, Massachusetts 191
 Nickel Plate Railroad 206

Nilsson, Anna Q. 97
 Nipkow, Paul 252-253
 Nobel, premiile 262, 264, 293
 Nobile, Umberto 125
 Norman, Montagu, sir 141-145, 306
 Normandia 181, 297
 Norshore, cinematograf, Chicago 218
 North American Review 73
 North Manchester, Indiana 244
 Northampton, Massachusetts 135, 292, 302
 Notre Dame University, South Bend 244
 Noua Anglie 42, 192, 199, 201, 227, 285
 Noua Scoție 22, 67, 71, 80
 Noville, George 16, 125, 127-129, 180, 298
 Nungesser, Charles, căpitan 110, 178, 297
 căsătoria 20
 dat dispărut 21-22, 41, 56, 105
 încercarea de a traversa Atlanticul în zbor 19-21, 41
 monumentul închinat lui 297
 rănilor de război 19, 26
 Nungesser, madam 180, 297
 Nürnberg, procesele de la 144, 306
 Nushawg, fermă de păsări 106
 Nutt, Clarence 59

O

Oahu, Hawaii 213
 Oakland, California 212-213
 Oberholtzer, Madge 244
 Oceanul Arctic 125
 Ohio 116
 Ohio State University 126
 Oklahoma 153, 243, 285
 Okrent, Daniel 304
 Old Glory (avion) 215
 Old Orchard Beach, Maine 209, 215
 O'Neill, Eugene 66, 264
 Toți copiii lui Dumnezeu 266
 orașe 52, 107-108
 „Orașul de titan”, expoziție, New York 53
 Orciani, Riccardo 193
 Oregon 42-43, 210, 243
 organizații care militau împotriva distribuirii alcoolului: vezi Prohibiția
 Orlean, Susan 224

Orteig, Premiul 14, 16, 19, 53, 60, 99, 112-113, 127, 306
Orteig, Raymond 13, 99, 112-113, 121, 286, 306
Osborn, Henry Fairfield 246
Oscar, premii 221, 224, 226
Oshkosh, Wisconsin 54
otrăvire cu stricnină 114-115
otrăvuri în alcool 114-115, 122
Ottawa 158, 180, 220
Ouachita 42
Oxholm, Einar 170-171

P

pacheboturi 145, 208-209
 vezi și pacheboturile individuale
Pacific, Oceanul 22, 41, 212, 215
Pacino, Al 192
Packard 199
Palatul Buckingham, Londra 75
Palm Beach, Florida 137, 174
Palma, Joseph 166
Palmer, A. Mitchell 190-192, 196, 232
Palmisano, Anthony 193
Pan Am 194
Panama, Canalul 35, 292
Panica Roșie 188-192
Papua – Noua Guinee 167
Pará 167
parade 109-110, 112
Paraguay 231
Paramount 220, 226, 305
Paramount, cinematograful, New York 219
Parcul Național Yellowstone 232
Paris 108, 180, 211
 călătoriile cu avionul 36
 filmul a cărui acțiune se petrece la 217
 încercările avionului de a ateriza pe acoperișul unui magazin
 universal 11-12
 meciurile de box 177-178
 Primul Război Mondial 117
 protestele împotriva execuțiilor lui Sacco și Vanzetti 231
 zborul lui Lindbergh 68, 70-72, 74-76, 97
 zborul lui Nungesser și Coli 19-21
 zborul transatlantic al lui Byrd 128-130, 141-142
Paris-Press 21

Parker, Dorothy 139, 198, 222, 259, 262
 Destulă frîghie 264
 Parmenter, Frederick 187-188, 228
 Partidul Democrat 88, 146, 191-192
 Partidul Republican
 Coolidge și 105
 Herbert Hoover și 46
 îl denunță pe Lindbergh 296
 și Ku Klux Klan 244
 și Warren G. Harding 105, 133
 Pasărea albă (avion) 20-22
 Paschal, Ben 238
 Paterson, New Jersey 191
 Patterson, Cissy 104
 Patterson, Joseph Medill 27
 Pauly, Thomas H. 260
 Payette 42
 Payne, Philip A. 216
 paza de coastă 49, 61
 Pearl Harbor 297
 pedeapsa capitală 159
 Pelzer, Lewis 197
 Pennock, Herb 152-153, 238
 Pennsylvania 17, 28, 179, 191, 260, 286
 Pennsylvania Railroad 150-151, 236
 Pere Marquette, cale ferată 206
 Perkins, Maxwell 263
 Perski, Konstantin 252
 persoane cu dizabilități
 eugenie 247-250, 293
 la Ford Motor Company 163
 persoane de culoare
 box 175
 la Ford Motor Company 163
 jucătorii de baseball 306
 marea migrație 157
 rasismul 194, 243
 revoltele 189
 Show Boat 266
 pescuit 115
 Peterkin, Julia 259
 Petit, Louis 22
 Philadelphia
 Banca Rezervelor Federale 148
 baseballul 83-84, 86-87, 112, 235
 bombele 191, 229

Expoziția Sescvicesimulară (1926) 179, 246
 muncitorii 108
 Philadelphia Athletics 83, 90, 92, 152, 276
 Philadelphia Phillies 86
 Philco 257
 Phinney, Floyd M. 215
 piese de teatru 32, 44, 65-66, 224, 256, 264-266
 Pinedo, Francesco de 17-20, 51, 60-61, 64, 97-98, 304-305
 Pipgras, George 152
 Pipp, Edwin 163, 165
 Pipp, Wally 156
 pistoale-mitralieră Thompson 274
 Pittsburgh 86, 108, 191, 257, 271, 277
 Pittsburgh Pirates 87, 285
 Pius al XI-lea, papă 244
 Plane Crazy (film de animație) 74
 planete, viața pe 261 n. *
 Platon 246
 plăți în rate 146
 ploi 42-43, 60
 Plymouth, Massachusetts 193-194
 Plymouth Notch, Vermont 134
 Polo Grounds, New York 84, 87-88, 93, 106, 177-178
 Polonia 100
 Polul Nord, survolarea de către Byrd 15, 40, 125-126, 298
 Polul Sud 298
 Ponzi, Charles 228-229, 304
 Poplar Bluff, Missouri 50
 Porter, Katherine Anne 198, 228, 232
 Portland, Maine 209-210
 Portland, Oregon 210
 Poșta 73
 poștă par avion 36, 38
 Pound, Ezra 259, 264
 Praga 36
 Pride of Detroit (aeroplan) 215
 Primul Război Mondial 53, 177, 202, 238, 268
 Aripi 220
 bombele 10, 116
 eforturile de asistență ale lui Hoover în Belgia în timpul 45-46
 împrumuturile acordate de America Europei 70
 problemele cauzate de 189
 și aviația 10, 220
 și baseballul 89
 și Prohibiția 116-117
 Princeton University 247

Prohibiția 53, 89, 114, 270-271
 agenții 115, 115 n. *, 118-119, 273
 alcoolul denaturat 114-115, 122
 al 18-lea Amendament 118
 bodegile unde se vindea ilegal alcool 115, 118-120
 contrabanda cu alcool 118-119
 efectele 53, 114-116
 infracționalitatea și 118-119
 în Chicago 274-275
 în Fordlandia 169, 171
 lacunele legii 119-120
 Legea Volstead 89, 118
 localurile închise 120-122, 272
 sentimentele antigermane și 116-117
 sfârșitul 205, 303-304
 Wayne Bidwell Wheeler și 115-116, 118, 122, 204-205

Puppe, Julius, dr. 101

Putnam, Lisa 202

Q

quakeri 43, 153, 190, 283
 Queens Village, Long Island 25, 29-30
 Queensberry, marchiza de 29

R

radio 47-48, 93, 256
 dezvoltarea 105-106
 întoarcerea acasă a lui Lindbergh 105-106, 256
 meciul Dempsey-Tunney 255
 reclamele 256
 Sarnoff și 255-256
 transmisiunile sportive 93-94

Radio City Music Hall 305

Radio Corporation of America (RCA) 146, 255-258

Rains, Claude 267

Randolph, Charlie 39

Rangoon 215

Raphaelson, Samuel 224, 285
 The Day of Atonement 224

Rapid City, liceul din, Dakota de Sud 123, 200, 281

Rascoe, Burton 259

rasism 175, 194-195, 243-247

Raskob, John Jacob 146
 ratele dobânzilor și Marea Bulă Speculativă 148
 Rathbone, Basil 267
 Ratlam, maharajah 182
 Războiul Burilor 143
 Războiul Civil din Spania 298
 Războiul de Independență 159
 Reach, A.J. 92
 Reader's Digest 26
 reclame la radio 256
 Redfern, Paul 213-214
 Reed, Donna 99
 Reed, John 268
 Reichsbank 141, 144
 Reid, Wallace 179
 Reilly, Edward 29
 Reimers, David M. 194
 religia și Prohibiția 119
 Renașterea 246
 Reno, Nevada 150
 Republic Finance Company (RFC) 146
 restaurante, Prohibiția 120
 revărsarea fluviului Mississippi 43, 48, 107, 157, 287
 reviste 26-27, 93, 256
 Revoluția rusă (1917) 14, 192
 Rex Calul Minune 222
 rezervele de aur 52, 145
 Rhode Island 67, 99
 Rice, Alexander Hamilton 170
 Rice, Grantland 177-178
 Rice, Sam 282-283
 Rice and Hutchins 187, 197
 Richmond, Virginia, News Leader 249
 Rickard, Tex 175, 177-178
 Rin Tin Tin 224
 Rinehart, Mary Roberts 31
 Rio de Janeiro 198, 213, 280
 Rio Rita (musical) 65, 110-111, 266
 Ripley, Robert 74
 Risberg, Swede 269
 Rist, Charles 141, 144
 Ritter, Lawrence 95
 RKO 305
 Robinson, Doane 202-203
 Robinson, Edward G. 267
 Robinson, Jackie 306

Robinson, William, dr. 245
 Roche, Arthur Somers 259
 Rockaways 150
 Rockefeller, John D. 55 n. **, 146, 190, 229
 Rockefeller, Percy 146
 Rockettes 305
 Rodgers, John, comandor 22
 Rodgers, Richard 305
 Rodin, Auguste 202
 Rogers, Buddy 220-221
 Rogers, Will 48, 201
 Roma 215, 246
 Roosevelt, aerodrom, Long Island 9, 21, 25
 accidentul lui Fonck 14-15
 Byrd controlează închirierea 15-16
 filmările la 19
 închiderea 287
 Lindbergh decolează de pe 66-67
 zborurile transatlantice care au avut ca punct de plecare 55, 60, 97-98
 Roosevelt, Franklin Delano 182, 190, 296-297, 302
 Roosevelt, Hotelul, New York 114
 Roosevelt, lacul, Arizona 18
 Roosevelt, Quentin 55 n. *
 Roosevelt, Theodore 35, 55 n. *, 203
 Roosevelt, Theodore, Jr. 136
 Root, Waverly, Eating in America 115
 Ross, E.A. 195
 Ross, Harold 243
 Ross, Samuel L. 106
 Roth, Braggo 83
 Rothafel, Samuel Lionel (Roxy) 218-219, 305
 Rothstein, Arnold 158, 234-235
 Rouge River 166, 171
 Round Lake 64
 Roxy, teatru, New York 97, 111, 218, 297, 305
 Ruddiman, Edsel 164
 Ruether, Dutch 152
 Ruhr 144
 Ruj (film) 262
 Runyon, Damon 28, 176, 178, 278
 Ruppert, fabrica de bere 88-89, 306
 Ruppert, Jacob
 construiește Yankee Stadium 93
 meciurile de box 180, 183
 moartea 306

- prima parte a vieții 88-89
- proiectul imobiliar din Florida 174, 234
- sponsorizează zborul lui Byrd 298
- și Babe Ruth 89, 94, 234-235, 300
- și Lou Gehrig 155
- și New York Yankees 88-89, 235, 238
- Ruppert Beach, Florida 174
- Rushmore, Charles 202-203
- Rushmore, Muntele 202-204, 229, 285, 287, 306
- Russell, Bertrand, Educația și viața bună 264
- Russell, Francis 198, 228, 232
- Ruth, George Herman (Babe) 50, 178, 194, 236
 - acuzat că ar fi lovit un infirm 276-277
 - ajunge la Baltimore Orioles 80-81
 - arestat pentru pescuit ilegal 64, 69, 77
 - autobiografia 79-80, 85-86
 - aventura cu Claire Merritt Hodgson 235
 - Babe Comes Home 97, 112, 235
 - cantonamentul din Florida 174
 - celebritatea 93-95
 - cîștigurile 234-235
 - depasările 235-236, 238-239
 - încăierările 84, 234
 - joacă cu Boston Red Sox 81, 88
 - joacă la New York Yankees 89, 91, 93, 96, 156
 - meciul de 4 iulie 151-152
 - moartea 300
 - neajunsurile celebrității 238
 - personalitatea 80-81, 93-95
 - prietenia cu Gehrig 156
 - prima parte a vieții 79-81
 - problemele de sănătate 95-96
 - realizările 80-83, 81 n. **, 91-93, 154-156, 238-239, 276-277, 282-285, 587
 - și întoarcerea acasă a lui Lindbergh 112
 - viața sa mai târziu 299-300
- Ruth, George Herman Sr. 79
- Ruth, Helen Woodford 82
- Ruth, Katherine 79
- Ryan Airlines 101

S

- Sacco, Nicola 30, 154, 184, 228, 287, 303
 - arestat pentru crimă 192-195

atacurile cu bombă de după proces 195-196, 198, 229-230, 301
 cererea de grațiere 204, 230
 Comisia Lowell 199
 condamnarea la moarte 197, 199, 246
 execuția 229-232
 Fuller studiază cazul 199
 prima parte a vieții și caracterul 192-193
 procesul 196-197
 protestele împotriva sentinței 198-199, 231
 vinovăția 232-233
 Sacco, Rose 230
 Sacramento, California 225, 230
 Sagaland (cargobot) 209
 Saint Roman, Pierre de 22
 Saint-Pierre și Miquelon 119
 Salisbury, Wiltshire 215
 San Antonio, Texas 18, 220
 San Francisco 37, 52, 108, 119, 133, 148, 254, 257
 San Jacinto 42
 Sands, Nellie 20
 Sands Point, Long Island 158
 Sanger, Margaret 246
 Santa Monica, California 217
 Santarém 167
 Sapiro, Aaron 165-166
 Saratoga, lacul, New York 180
 Sarnoff, David 146, 255-258, 277
 Sarnoff, Lizette 146
 Sartre, Jean-Paul 263
 Saturday Evening Post 45
 Sauk Centre, Minnesota 34, 262
 Saunders, John Monk 220, 305
 Săptămîna Națională a Educației 137
 scandalul Teapot Dome 134, 137-138
 Scenic Limited, tren 236-237
 Schacht, Hjalmar 141, 144
 Schildkraut, Joseph 226
 Schlee, Edward F. 214-215
 Schlesinger, Arthur M., Jr. 47, 136
 Schwartz, Bernard 62
 Science and Invention 53
 Scientific American 36, 218, 252, 261 n. *
 Scribner's 263-264
 scriitori 259-264
 Scudder, Townsend 31-32
 Seaton, Devon 215

Seattle 54
 Selfridge, aerodrom, Michigan 158, 220
 Selfridges, magazin universal, Londra 253
 Serviciul Public de Sănătate 49
 Seybold, Socks 83
 Shaker Heights, Ohio 206
 Shanghai 215
 Sharkey, Jack 68, 180, 182-183, 280
 Shaw, George Bernard 178, 223, 275, 303
 Shawkey, Bob 152
 Sheehy, Pete 284
 Sheldrick, Lawrence 172
 Sherry-Netherland, Hotelul, New York 9
 Shibe, Ben 92
 Shippy, George 272
 Shocker, Urban 152-153
 Shore, Ernie 81
 Show Boat (musical) 265-267, 305
 Shubert, frați 121
 Shubert, teatru, New Haven 264
 Sikorski, Igor 14-15, 257
 Silver Slipper, club, New York 120
 Sinclair, Harry 137
 Sinclair, Upton 198, 232
 Sinclair Oil 138
 Singapore, plantațiile de arbori-de-cauciuc 167
 sioux, indieni 201
 Sioux City, Iowa 299
 Sir John Carling (aeroplan) 216
 Skinner, Clarence, profesor 142
 Sky Raiders (film) 19
 Slater & Morrill, fabrică de încălțăminte 187-188
 Slep, C. Bascom 136
 Sloan, Alfred, Jr. 164
 Smart Set (revistă) 26
 Smelser, Marshall 85, 91
 Smith, Al 141
 Smith, Bessie 120
 Smith, Ernest 213
 Smith, J. Emil, primar 211
 Smith, Jess 138
 Smith, Red 94
 Snake, râu 42, 254
 Snow, Mary 206
 Snyder, Albert 25-32, 117
 Snyder, Ruth

- aventura cu Gray 30-31
- cinefilia 54
- execuția 301
- procesul 28-33, 43
- transferată la Sing Sing 62-63
- uciderea soțului ei 25-26, 29-30
- Societate Americană de Eugenie 245-246
- Societatea Americană pentru Promovarea Aviației 55
- Socrate 246
- soia, interesul lui Henry Ford față de 164, 171-172
- Sorensen, Charles E. 162, 173
- South Braintree, Massachusetts 187-188, 193, 196-197
- South Orange, New Jersey 151
- Southard, E.E. 246
- Sparkes, C.S., pastor 262
- Spencer, Alex M., dr. 40, 291-292
- Spirit of St. Louis (aeroplan) 33, 111
 - aterizează pe Le Bourget 71-72, 74, 287
 - Henry Ford zboară cu 204
 - la Institutul Smithsonian 291
 - proiectarea și construcția 39-40
 - turneul prin America 157-158, 210, 286
 - zborul transatlantic 67, 71, 208
 - zborurile de încercare 54, 291
- Spitalul Walter Reed, Washington, DC 107, 200, 219
- Spitsbergen 125-126
- Splaine, Mary 197
- Sports Illustrated 91, 282
- Springfield, Illinois 211
- St. Francis (rîu) 42
- St. Francis, Hotelul, Newark 102
- St. Louis 38
 - aerodromul 37
 - baseballul 84, 96, 138, 235, 239, 276
 - căile ferate 236-238
 - Lindbergh și 38, 41, 50-51, 124, 211, 240
 - revărsarea fluviului Mississippi 42
 - sentimentele antigermane din 117
- St. Louis Browns 50, 84, 87, 112, 138
- St. Louis Cardinals 86, 236
- St. Paul, Minnesota 219, 240
- St. Petersburg, Florida 174, 237
- St. Vincent, spital, New York 96, 302
- Stade français, Saint-Cloud 68, 70
- Stage Door (piesă de teatru) 267
- Standard Oil 31

Stanford University 44, 247-248
Stanwyck, Barbara 32, 121
Starling, E.W., colonel 135
Staten Island 37, 150, 181
Statuia Libertății, New York 21
statul în par 102-103
Steamboat Bill Jr. (film) 225
Stein, Gertrude 259
Stephenson, David C. 244
sterilizarea obligatorie 245, 247-250
Stevens, Harry 87
Stewart, Jimmy 297
Stewart, Michael E., șeful poliției 188, 192
Stigmatul (piesă de teatru) 65
Stinson Detroit, avion 213-214
Stîncoși, Munții 51
Stoddard, Henry L. 137
Stoddard, Lothrop, Reconceperea Americii 263
Stone, Harlan Fiske 230
Stone Mountain, Georgia 203
Story, A.M. Somerville 165
Straniul interludiu (piesă de teatru) 66
Straton, John Roach, pastor 31, 122, 177
Stratton, Samuel 199
Stratton-Porter, Gene 259
Stribling, T.S. 259
Strong, Benjamin 141-142, 147-149, 158, 302, 306
Stumpf, George 55, 66, 240
suburbii 206
Suedia 34, 75, 240
Sullivan, Manley 61-62
Sumatra, plantațiile de arbori-de-cauciuc 167
Sunday, Billy 31, 262
Sunny (piesă de teatru) 266
Suwanee River Special 237
Swanson, Gloria 277
Sydney, Australia 231

Ș

Școala Industrială de Băieți St. Mary, Baltimore 79, 224

T

tabloide 27-28, 93
 Taft, William Howard 230, 236, 249
 Tampa, Golful, Florida 174
 Tannehill, Lee 85
 Tapajós, râu 167-169
 Tarzan 182, 260-261
 taxe și impozite
 evaziunea fiscală 61, 304
 Prohibiția și 115, 275
 Taylor, Estelle 179
 teatru 65, 69-70, 264-267
 Teatrul Chinezesc al lui Grauman, Los Angeles 218
 Teatrul Național, Washington 266
 telefoane 52, 74
 televiziune 47-48, 252-255, 257-258, 287
 tenis 68-70, 303
 Tennessee, râu 42
 terorism: vezi bombe
 teste IQ 248
 Teterboro, New Jersey 209
 Texas 50
 Thalberg, Irving 217
 That Smith Boy (piesă de teatru) 69
 Thayer, Webster, judecător 194, 196-199, 229, 232, 303
 The Day 100
 The International Jew 165-166
 The It Girl 221-222
 The Lights of New York (film) 226
 The Royal Family (piesă de teatru) 267
 The Times 231
 The Woman Who Needed Killing (film) 32
 Thomason, John 18
 Thompson, John Taliaferro, general 274-275, 304, 306
 Thompson, William Hale, „Big Bill” 271-272
 Thurston (iluzionist) 31
 Tiffany, familia 246
 Tilden, Bill 68-70, 72, 303
 Tilden, Herbert Marmaduke 68
 Tilden, Samuel 68
 Time 18, 22, 26, 102, 127, 142, 180, 202, 231, 271, 274, 294
 Times Square, New York 53
 Titanic (pachebot) 31, 102, 255
 Tivoli, cinematograf, Chicago 218
 Toledo, Ohio 175, 177
 Tolman, Justin 254, 258
 tornade 50-51, 60, 282

Torrio, Johnny 273
 Toscanini, Arturo 234
 Tracy, Spencer 267
 Transcontinental Air Transport 294
 transport rutier 52
 Treadwell, Sophie, Machinal 32
 trenuri 236-238, 277
 Tresca, Carlo 232
 Trezoreria 49, 115, 119, 141, 145
 True Story 28
 Tully, Terrence, căpitan 216
 Tunney, Gene 277-278, 287
 îl învinge pe Carpentier 177
 îl învinge pe Dempsey 179
 revanșa cu Dempsey 183, 275, 277-280
 viața sa mai târziu 303
 Tunney, John 303
 Turkey Ridge, Ohio 206
 Tutankhamon, faraon 218
 TWA 294, 297
 Twentieth Century, studio de film 305
 Twentieth Century Limited, tren 237, 277
 Twitchell, Eleanor 299

U

Umpqua 42
 Union Pacific, companie 237
 Union Terminal, Cleveland 108, 205-207
 United Daughters of the Confederacy 202-203
 United Press International 281
 Uniunea Muncitorilor Ruși 192
 Uniunea Sovietică, rata divorțurilor 54
 Universal, studio de film 226, 305
 Universitatea din Heidelberg 249
 University of Chicago 104, 247
 University of Wisconsin 35, 195, 271
 uragane 174-175
 Urban, Joseph 266
 US Open, turneu de tenis 70
 Utah 54

V

Valbuena, aerodrom, Mexic 292
 Valdinoci, Carlo 191, 196, 232
 Valentino, Rudolph 28, 222
 valuri de caniculă 133, 150, 180-182
 Vanderbilt, familia 141
 Van Loon, Hendrik Willem 113
 Van Sweringen, Oris și Mantis 205-207, 237
 Vanzetti, Bartolomeo 30, 154, 184, 228, 287, 303
 arestat pentru crimă 192-195
 atacurile cu bombă de după proces 195-196, 198, 229-230, 301
 cererea de grațiere 204, 230
 Comisia Lowell 199
 condamnarea la moarte 197, 199, 246
 execuția 229-232
 Fuller studiază cazul 199
 prima parte a vieții și caracterul 192-193
 procesele 194, 196-197
 protestele împotriva sentinței 198-199, 231
 vinovăția 232-233
 Variety (revistă) 226
 Vaterland (pachebot) 145
 Védrynes, Jules 12
 Veendam (pachebot) 209
 Veidt, Conrad 226
 Venus (planetă) 261 n. *
 Verdigris 42
 Vermont 134-135, 189
 Versailles, Franța 218
 Ver-sur-Mer, Franța 128-129, 141, 213, 298
 Vickers Vimy, aeroplan 12-13
 Vicksburg, Mississippi 49
 Vidmer, Richards 77, 133, 238-239
 Villa, Pancho 159 n. *
 Villard, Oswald Garrison 136
 vin, Prohibiție 119-120
 Virginia 250
 Virginia de Vest 42, 176, 191, 206
 vitafon 223
 Volstead, Andrew J. 118
 Vraja (piesă de teatru) 65
 vreme
 furtunile 41-42, 50-51, 56
 ploile 42-43, 60
 tornadele 50-51, 60, 282
 uraganele 174-175
 valurile de caniculă 50, 133, 150, 180-182

W

- Walker, Jimmy, primar al New Yorkului 60, 265, 298
 - incendiul de la Sherry-Netherland 9
 - îl critică pe Babe Ruth 95
 - legalizează boxul 177
 - meciul Dempsey-Sharkey 182
 - și execuțiile lui Sacco și Vanzetti 231
 - și Fondul Roxy 297
 - și întoarcerea acasă a lui Lindbergh 109-110
 - și Prohibiția 53
- Wall Street
 - boomul pieței financiare 52, 137, 145-146
 - crahul Wall Streetului (1929) 141, 215, 257, 302-303
 - Marea Bulă Speculativă (1928) 148
 - și președinția lui Coolidge 137
- Wallace, Dana 31
- Wallace, Henry C. 133
- Waller, Fats 120
- Wanamaker, Rodman 15-16, 21, 53, 55, 70, 109, 125, 255
- Ward, Hugh 89
- Warner, Jack 224
- Warner Brothers, studio de film 219, 223-224, 226
- Washington, DC 35-36, 107, 190-191
 - baseballul 84, 235
 - bombele 190-191
 - întoarcerea acasă a lui Lindbergh 105, 212
 - tornada 60
- Washington, George 15
- Washington, stat 189
- Washington Senators 83, 85, 136, 151-152, 282-283
- Washington Square Bookshop, New York 263
- Waters, William, căpitan 20
- WEAF, post de radio 106
- Weaver, Buck 269
- Weiss, Pierre, maior 14
- Weissmuller, Johnny 182
- Wellington, ducele de 94
- Wellman, William 220-221, 305
- Wera, Julie 152, 236
- West, Mae 31
- Western Electric 223
- Western Union 28, 74, 200
- Westinghouse 12, 162, 256-257
- Weyant, Helen W. 306
- WGN, post de radio 271

Wheeler, Harry 72
 Wheeler, Wayne B. 115-116, 118, 122, 204-205
 wheelerism 116
 whisky, uzul medicinal 119
 White, Elise 209-210
 White Star Line 145
 Whitney, familia 141
 WHN, post de radio 106
 Wickham, Henry 167, 169
 Widener, Eleanor 170
 Wilder, Billy 32
 Wilder, Thornton, Puntea Sfintului Ludovic 262
 Wilhelm al II-lea, kaizer 117, 268
 Willamette 42
 Willard, Jess 175-178
 Willebrandt, Mabel Walker 61, 243, 304
 William Burns, agenție 137
 Williams, Bert 243
 Williams, Lefty 269
 Willkie, Wendell 296
 Wilson, Edmund 31
 Wilson, Woodrow 45, 89, 117, 159 n. *, 202
 Wimbledon, turneu de tenis 69, 303
 Winslow, Thyra Samter 259
 Winterville, Mississippi 43
 Wodehouse, P.G. 158
 Woodford, Helen 82
 Woods, Doc 94
 Woolf, Virginia 259
 Woolworth Building, New York 38, 108 n. *
 Wooster, Stanton H. 17, 56
 World, ziar 228
 Wray, Fay 305
 Wright, Harold Bell 259
 A Son of His Father 259
 The Winning of Barbara Worth 259
 Wright, Orville 124
 Wright Corporation 55, 58, 65
 Wynn, Ed 158
 Wyoming 50, 134, 232, 281

Y

Yale University 104, 247
 Yankee Stadium, New York 85, 94, 151, 153, 236, 277, 282-283

fotografii din avion 99
întoarcerea acasă a lui Lindbergh 112-113
meciurile de box 68, 177, 180, 182-183, 278, 280
recordurile privind numărul de spectatori 87
Ruppert construiește 93
Young, Joe 175
Young, Stark 259
Youngstown, Ohio 191, 232

Z

Z, orașul pierdut 170, 280
Zachary, Tom 112, 283-284
zgârie-nori 53, 66, 108, 159, 269
ziare
 în timpul Marii Depresiuni 256-257
 scorurile la baseball 82
 și Al Capone 275
 tabloidele 26-28, 93
 vezi și titlurile individuale
Ziegfeld, Florenz 158, 234, 277
Ziegfeld, teatru, New York 65, 110, 266
Zukor, Adolph 32, 221
Zürich 198
Zvorîkin, Vladimir 257-258

* Numărul paginilor se referă la ediția tipărită a cărții și la ediția digitală în format PDF.

Table of Contents

<u>Prolog</u>	
<u>Mai. Puștiul</u>	<u>Capitolul 1</u>
	<u>Capitolul 2</u>
	<u>Capitolul 3</u>
	<u>Capitolul 4</u>
	<u>Capitolul 5</u>
	<u>Capitolul 6</u>
	<u>Capitolul 7</u>
<u>Iunie. Babe</u>	<u>Capitolul 8</u>
	<u>Capitolul 9</u>
	<u>Capitolul 10</u>
	<u>Capitolul 11</u>
	<u>Capitolul 12</u>
	<u>Capitolul 13</u>
<u>Iulie. Președintele</u>	<u>Capitolul 14</u>
	<u>Capitolul 15</u>
	<u>Capitolul 16</u>
	<u>Capitolul 17</u>
	<u>Capitolul 18</u>
	<u>Capitolul 19</u>
<u>August. Anarhiștii</u>	<u>Capitolul 20</u>
	<u>Capitolul 21</u>
	<u>Capitolul 22</u>
	<u>Capitolul 23</u>
	<u>Capitolul 24</u>
	<u>Capitolul 25</u>
<u>Septembrie. Sfârșitul verii</u>	<u>Capitolul 26</u>
	<u>Capitolul 27</u>
	<u>Capitolul 28</u>
	<u>Capitolul 29</u>
	<u>Capitolul 30</u>
<u>Epilog</u>	
<u>Bibliografie</u>	
<u>Note despre surse și lecturi suplimentare</u>	
<u>Mulțumiri</u>	
<u>Index</u>	

Table of Contents

[Prolog](#)

[Mai. Puștiul](#)

[Capitolul 1](#)

[Capitolul 2](#)

[Capitolul 3](#)

[Capitolul 4](#)

[Capitolul 5](#)

[Capitolul 6](#)

[Capitolul 7](#)

[Iunie. Babe](#)

[Capitolul 8](#)

[Capitolul 9](#)

[Capitolul 10](#)

[Capitolul 11](#)

[Capitolul 12](#)

[Capitolul 13](#)

[Iulie. Președintele](#)

[Capitolul 14](#)

[Capitolul 15](#)

[Capitolul 16](#)

[Capitolul 17](#)

[Capitolul 18](#)

[Capitolul 19](#)

[August. Anarhiștii](#)

[Capitolul 20](#)

[Capitolul 21](#)

[Capitolul 22](#)

[Capitolul 23](#)

[Capitolul 24](#)

[Capitolul 25](#)

[Septembrie. Sfârșitul verii](#)

[Capitolul 26](#)

[Capitolul 27](#)

[Capitolul 28](#)

[Capitolul 29](#)

[Capitolul 30](#)

[Epilog](#)

[Bibliografie](#)

[Note despre surse și lecturi suplimentare](#)

[Mulțumiri](#)

[Index](#)

Table of Contents

Prolog	5
Mai. Puștiul	26
Capitolul 1	27
Capitolul 2	40
Capitolul 3	52
Capitolul 4	66
Capitolul 5	78
Capitolul 6	85
Capitolul 7	97
Iunie. Babe	102
Capitolul 8	104
Capitolul 9	121
Capitolul 10	132
Capitolul 11	142
Capitolul 12	157
Capitolul 13	170
Iulie. Președintele	181
Capitolul 14	182
Capitolul 15	193
Capitolul 16	206
Capitolul 17	220
Capitolul 18	232
Capitolul 19	242
August. Anarhiștii	257
Capitolul 20	258
Capitolul 21	278
Capitolul 22	289
Capitolul 23	301
Capitolul 24	316
Capitolul 25	326

Septembrie. Sfârșitul verii	337
Capitolul 26	338
Capitolul 27	349
Capitolul 28	361
Capitolul 29	374
Capitolul 30	386
Epilog	403
Bibliografie	428
Note despre surse și lecturi suplimentare	440
Mulțumiri	451
Index	452